El camí real de Parpers

FRANCESC COSTA OLLER



Per camins històrics II

Mataró, 2015

El camí real de Parpers

Francesc Costa Oller

El camí real de Parpers

Per camins històrics II

Mataró, 2015

Per Josep Saleta i Lluïsa Perejoan
Amb qui he trepitjat els camins de Parpers i tants racons

Edició definitiva d’un estudi que ha tingut diverses versions, el darrer publicat com una part del llibre *Camins del Rei* l'any 2012.

Portada: Paisatge (1979). Francesc Costa Marsillach (1918-1994).

Índex

Comte de Darnius
Corregimiento de Mataro (1716)

Monmany
La Garriga
Canouas
Vila Mayor
Corró d Munt
Corró d Vall
Mogent R.
Granollers
Cardadeu
Llinas
La Nata
d Munt
Llisa d Vall
Valldariol
Alfou
Mogent
Collcauade
Vilalba
Palou
Belloch
St. Esteua d Coll
St. Ignes
La Roca
Lo Reco
Monmelo
Lo Reual
Vilanoua
Orrius
Montornes
Cañamas
St. Visens
Martorellas
Vallrromanas
Camarils
Dorrius
Lluaneras
Taia
Argentona
Valleix
Premia
Vilasa
Cabrera
Alella
Cassas d Vilasa
MATARO
Cassas d Premia
Masnou
Mongat
MEDITERRANE

Anaven a peu o a cavall o amb mula, dormien al ras o en hostals, també hi menjaven, o del que duien a l'alforja. Hi ha històries de bandolers, que enlluernen la nit vora el foc i no et deixen dormir quan saps el que li va passar a na Rosalia. Viatjaven per negocis, per veure la família, per trobar feina. No parava quieta la gent.

Un dia, i d'això fa tres-cents anys, els nevaters del Montseny, que tenien pous de glaç al cim de la muntanya, sota les Agudes i pels viaranys de la Calma, on hi viu el fred, carreguen les mules de gel, baixen i fan parada a l'hostal de Sant Antoni de Vilamajor. Mengen alguna cosa i fan cap a Mataró, en un viatge que dura tota la nit, perquè el sol no era amic d'aquesta indústria fràgil. A la Marina, els peixaters l'esperaven el gel per conservar les sardines que els mesos de calor perillaven. I els carnissers i els que feien gelats, també el feien servir.

N'hi ha molta de gent trepitjant els camins, i he llegit unes llibretes de passaports de Mataró, del segle dinou, que ho expliquen bé. Vet aquí una de l'any 1825 i passem pàgina: ara és el traginer Quirze Borguny, i el carreter Domingo Pou, i el tartaner Vicenç Carbonell, que van pel coll de Parpers, tal com ens explica el llibre que és també el recorregut que fa en Jaume Safont per anar a Vic, passant per Granollers i La Garriga. Però per les muntanyes també hi va el picapedrer Pedro Fornier, dirigint-se a Sant Celoni i el traginer Isidre Pernal que va molt lluny, al peu del Cadí, a un llogarret molt bonic que es diu Querforadat. L'Antoni Roig va a Igualada i es mana que al lloc d'arribada "la justicia procurará hacerle trabajar e impedir el que siga con la vida de olganza de pordiosero".

He triat persones que per viatjar havien de fer la ruta cap a la serralada, cap el Vallès, cap el nord, pel camí que ara seguiré. I un dels destins més populars és Vic, hi ha molta gent de la costa que va a Vic, i sovint no hi van a peu per les muntanyes, ho fan per Barcelona i cap al Congost, perquè el trajecte es podia fer en carro. El camí més allunyant en el temps, decidit i llarg, d'aventura i perillós, passava pel Montseny. Un dia ens hi perdrem.

De camins n'hi havia de petits i de grans, que anaven de poble a poble, a ermites, a molins, a les cases enfilades, repartides per boscos

d'alzines i pins i d'aquests roures antics que m'agraden. O com aquest camí pedregós, ple de fulles que la tardor hi ha deixat, aquest camí que avui mateix he trepitjat, de constants marrades i el soroll d'una riera, i el vent que fa sonar arbres espigats i que aviat tornaran a ser verds, i que ja ho són.

Però els importants eren els que lligaven els espais humans ben plens d'activitat, que d'aquí i d'allà la gent volia comprar i vendre coses. I és que si tu tens el que he de menester potser t'aniria bé el que jo treballo amb art. I comunicar el Vallès amb la Marina, amb una bona xarxa de camins, era una aspiració constant dels municipis d'ambdues bandes de la serralada, interessats en una sortida al mar per les mercaderies que es produïen a l'interior. I dur-hi el que es feia i recollia a la costa.

Pascual Madoz al *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, ens explica que sortint de Mataró i passant per Argentona, hi ha tres carreteres que van al Vallès: "las del monte Parpés, la de Cardedeu y la de Vilamajor". Les dades que maneja són dels seus corresponsals i les hem de situar al voltant de l'any 1840. O sigui que en aquell temps del segle dinou la relació d'aquesta part de la costa i el Vallès es feia per tres "carreteras", més aviat camins de ferradura o de bast, adequats pel trànsit de persones i mercaderies amb cavalls i matxos. Camins precaris, que tots eren "en mal estado" i sovint calia refer-los. Llavors l'autoritat manava a cada propietari dels terrenys veïns que "limpiasse o esbardissasse" el tram que li tocava. Però els traginers que hi passaven, amb les alforges plenes ja en tenien prou. Una història, la del tragí.

El punt de sortida i arribada d'aquests tres camins era la ciutat de Mataró, centre de l'activitat productiva i comercial de la zona de marina. Era a aquesta ciutat on es dirigia el trànsit. El camí de Vilamajor passava per Argentona, Dosrius, Can Bordoi, Llinars i arribava a Vilamajor, però, de fet era la primera part de l'històric camí de Mataró a Vic. El camí de Cardedeu passava per Argentona pel turó de Can Ribot i baixava cap a Cardedeu. I el camí de Parpers sortia d'Argentona, passava pel coll d’aquest nom, per La Roca i arribava a Granollers. Anem a passejar per la història d'un d’aquests camins, i a trepitjar les restes que queden dels peus de tantes persones que el varen assentar.



Ramon Yndar
Mapa de Catalunya (1824)

El *camino que oy se pasa*

El camí de Mataró a Granollers surt a tants documents antics que espigolant llibres dels historiadors que han tractat els segles foscos podem resseguir la seva existència. Ara el trobem, i per primer cop, en la fitació del terme de La Roca el segle dotze, ara és un mossèn que hi passa el segle catorze, ara és una propietat argentonina que limita amb el camí real de Granollers el segle quinze, i ara és el viatger Ambrosio Borsano que l'any 1685 diu que de Mataró "se puede yr a Vique encaminándose asi a poniente por las cuestas de un lugar que se dice la Roca".

Tenim, doncs, prou documents sobre un camí de la Marina al Vallès, que no indiquen per on passava, però que és segur que era per Parpers. I ajuda a confirmar-ho una referència gràfica, es tracta del mapa del *Corregimiento de Mataró* fet l'any 1716 pel comte de Darnius. Aquí trobem assenyalat un camí que surt de Mataró passa per Argentona i arriba a La Roca, travessa el riu Mogent i fa cap a Granollers. És tan imprecís i amb errors (Òrrius l'han col·locat on els ha semblat, les rieres tampoc són reals) que tot i que segurament es tracta del camí de Parpers el trajecte no es pot identificar. Però la importància gràfica que se li dóna en aquest mapa ensenya que ens trobem davant d'un camí real.

El dubte l'aclareix el propi Darnius en el seu manuscrit *Guia de los Caminos de Cataluña*, de la mateixa època: "De Mataró a Vich pasa a Argentona y subiendo la montaña de Parapés baja al lugar de la Roca (...) continua hasta Granollers". I al cadastre d'Argentona del 1732 es parla de Can Pins vora del camí real, de les vinyes d'en Vinyals sobre i sota el camí real, i del camí real de Parpers. Així que la identificació del coll de Parpers amb el camí real és positiva, i el segle divuit és segur que una ruta principal passava per aquesta muntanya.

Aquest camí real es devia formar fa centenars d'anys, per comunicar la zona de l'interior amb la costa, i potser és per aquí que hi

varen passar ibers i romans, pagesos i soldats. Sabem, per lletra del corregidor de Mataró, que el camí era molt estret i només adequat per anar-hi a peu o amb *acémilas* (matxos de càrrega), que en cada viatge només podien portar dues quarteres de blat (uns vuitanta quilos), o sigui que era un camí de ferradura. Aquesta limitació dels volums transportats augmentava de manera considerable els costos del viatge de les mercaderies que els traginers feien anar amunt i avall. Un exemple, la fusta del Montseny, un producte de tant d'us a les drassanes mataronines, hi arribava en poca quantitat i a preus elevats i els transports havien de passar per Collsacreu i arribar a Arenys de Mar, cosa que va produir un gran creixement en les drassanes de la vila.

Del camí en tenim constància gràfica a través d'un magnífic plànol que es conserva al Museu-Arxiu de Santa Maria de Mataró, i que va donar a conèixer l'historiador Joaquim Llovet. El podem situar a l'any 1770 i devia acompanyar la documentació del projecte d'obertura d'un nou camí que pretenia el corregidor. Les llegendes del mapa són prou indicatives: “28 Camino que debe abrirse, 29 Camino que oy se pasa”, dos camins diferents, un que és només una idea sobre el paper i l'altre ben viu.

Es veu com el camí real, per la vessant d'Argentona, transitava més a l'esquerra del camí projectat, i un cop arribat al coll deixava la masia de Can Palau de Parpers a l'esquerra i baixava en direcció a l'ermita de Sant Miquel sobre la cruïlla dels actuals torrents de Can Sant Joan i de Sant Miquel, que aquí s'ajunten en la riera de Gasuacs (llegenda del mapa: “6 Capilla de Sn. Miguel”). El pas per aquesta zona del camí esmentat l'indica també Francesc Carreras Candi l'any 1895, quan diu que: "Allí en lo embrancament de dos torrents, junt al antich camí de ferradura d'Argentona a La Roca, cridan primordiament la atenció unas altas y extensas parets que fa un temps foren capella dedicada a Sant Miquel".

El camí real històric no presenta cap planificació d'enginyeria. És un camí natural que passa per on és més fàcil i que per remuntar els desnivells utilitza l'estratègia de les marrades per fer la pujada més suau i hàbil per matxos i persones. És un camí adaptat al territori, una obra dels segles. Però del traçat de la pujada per la banda d'Argentona només en tenim constància per un únic document gràfic, el mapa del 1770, molt allunyat dels criteris tècnics actuals, però que ens dóna algunes dades per situar-lo de manera aproximada. Intentaré interpretar-lo amb l'ajuda de la informació que proporcionen les ortofotos del vols dels anys 1945 i 1956.

Anirem a Parpers des d’Argentona

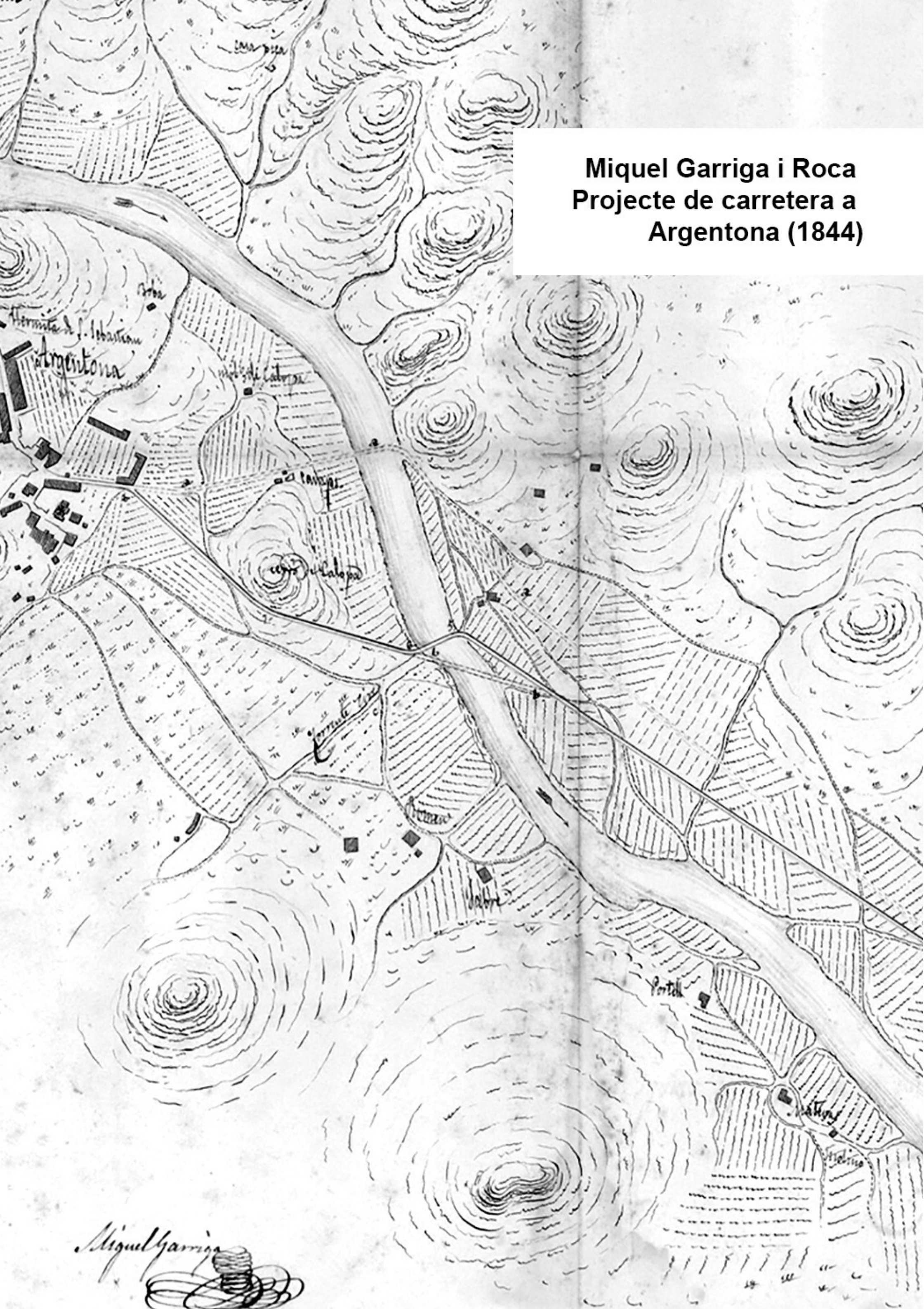
Tot i que el viatge començava a Mataró, ara el farem començar a Argentona, davant l’ermita de Sant Sebastià. Baixava el petit turó i es dirigia cap a la riera d'Argentona i la seguia pel costat dret, una plana que els pagesos treballaven de valent. En arribar a la riera de Clarà sembla que la feia servir un tros de camí, i es desviava a la dreta fins a la riera de Pins, i amunt cap a trobar Can Carreras (ara Can Navas).

Després d’un tram pla voltat de conreus girava a l’esquerra i a la dreta i es dirigia cap a la muntanya deixant a la dreta la masia de Can Carreras. Aquest tros, dins la finca privada de Can Navas, s'ha perdut, però en tenim constància per la informació topogràfica de la *Dirección General del Catastro*, que en conserva la memòria. I també el podem intuir a l'ortofoto de 1956.

Sota els arbres acaba el recinte de Can Navas i mig amagat s'inicia un tros ben conservat del camí. Sortim a una zona oberta i deixem camins a la dreta i a l'esquerra. I endavant fins a trobar una cadena que barra el pas. La superem i anem tirant amunt per una mena de passadís màgic, ensotats dins la muntanya. L'erosió ha fet de les seves i anem molt per sota de on caminaven els traginers. Durant uns metres estem trepitjant el camí real, però també la reforma del segle divuit.

Després el camí real baixa cap al Fondo de la Gallega i deixa a la dreta el traçat de la variant esmentada. El tram és molt ple de vegetació i arbres caiguts, no és un camí de ferradura perquè ha estat transformat per causes agrícoles, però aquesta és la zona que indica el mapa.

Sortim de la selva a un camí en bon estat. Aquí podem documentar la primera informació clau. El mapa de l’any 1770 assenyala que el camí travessa un torrent, que nosaltres identifiquem sense dubtes amb el que més amunt el camí reformat supera amb un pont. Sempre seguint el mapa antic el camí gira a l'esquerra i travessa un altre torrent, que és el



Miquel Garriga i Roca
Projecte de carretera a
Argentona (1844)

principal del Fondo de la Gallega. Ara tenim el camí real enfocat davant la muntanya de la Gallega que cal superar, i no hi ha massa maneres de fer-ho. L'anàlisi de les corbes de nivell duu a localitzar el pendent més suau en un camí que encara és ben viu i que té el seu inici en aquest punt al costat del torrent. Segueix la direcció apuntada al mapa però supera el desnivell amb unes marrades que el mapa no registra però que eren obligades en un camí adequat per cavalls amb càrrega. Hem donat voltes pel bosc i sembla impossible, pels desnivells tan pronunciats, que el camí passés per un altre lloc. De fet estem parlant d'uns metres més amunt o més avall, perquè per aquí passava, això és segur, i ens ho diu el mapa i el bon criteri.

Anirem pujant seguint les marrades fins a trobar una cruïlla. Gir a la dreta per anar seguint la carena que puja de manera suau. El camí ha estat ampliat amb tractors els darrers anys i ha perdut tota mena de caràcter, ara és una pista anònima. En l'ortofoto de 1956 veiem com la vessant de Can Roviró es cultivada i que aquest camí que passa per la carena fa de límit amb el bosc. Després comença un corriol, segurament una resta del camí antic, que ens durà fins el coll de Parpers, és, potser, el tram més bonic de la part d'Argentona. El camí passa pel mig d'una llarga cresta que és un bell afloramen de pedra de gran interès geològic, i que ha estat obert en un punt per deixar pas.

Deixem un camí a l'esquerra i amunt fins arribar a una zona molt oberta i modificada, amb diversos corriols. Endavant, que l'ortofoto de 1956 ens guia de manera precisa, i aviat s'arriba al coll de Parpers.

Aquí hem d'explicar alguna cosa. Per aquesta zona hi passava un camí carener que venia d'Òrrius i anava cap a Dosrius o a Cardedeu. Algun document en diu camí de l'Espinal, perquè passa al costat d'una masia del mateix nom, ara enrunada. El camí real el troba i l'ortofoto de 1956 ens ho aclareix. Feta abans que s'obrís la pista que duu a una pedrera i que ha destruït la traça antiga, la imatge en blanc i negre ens mostra aquesta cruïlla centenària tal com era. Crec que aquesta connexió, la segona informació clau, certifica que ens trobem davant del camí real original.

De Granollers a La Roca i a Parpers

El camí sortia de Granollers en direcció a La Roca, però abans d'arribar-hi passava per l'hostal de La Torreta i després pel riu Mogent, que els viatgers creuaven per “un pequeño puente denominado den Borrell”, una palanca de fusta. Després creuava el camí real que sortia de Barcelona i duia a França. I continuava el trajecte pel poble de la La Roca i sortia per on ara hi ha el carrer del Pirineu. Estem trepitjant “el camino carretero que viene del Vallés y llega hasta las cercanias de la misma capilla de San Miguel”.

Sortim de La Roca pel rocam massís que es va foradar per fer la carretera actual, que és per on passaven com podien tots els que anaven cap a Parpers. Queden restes del camí dins una propietat privada no accessible, però el veiem a les fotos aèries. Després el podem trepitjar uns pocs metres, un autèntic tram històric. Després ja ha estat engolit per carreteres i camps, però si ens fixem amb les imatges aèries encara podem resseguir el seu pas en els límits d’algunes propietats i sota el turó de Can Joan Capella.

El camí després transitava al costat dret de la riera de Gasuacs com podem veure a l'ortofoto de 1956, i ha estat destruït pels treballs agrícoles. Hi ha una cruïlla amb un camí que ve de Can Company de Baix, hem de seguir en direcció recta per un camí que va cap a la plana de l'Espinal. Atenció podem veure restes mínimes del camí històric al costat esquerra, i el seguim durant uns metres. Fins que aquestes restes travessen el camí actual cap a la dreta. La cosa es complica i agafa aires d’aventura.

S'inicia un tram abandonat que té continuïtat però que està tant cobert de vegetació i esbarzers que seguir-lo és impossible. De tota manera a partir del camí actual he anat fent entrades al bosc i puc assenyalar la seva presència i direcció. Enmig d'un mar d'esbarzers s'acaba la part no transitable i uns metres més enllà hem de baixar un marge format per l'erosió de l'aigua, i és que arribem on neix la riera de Gasuacs. Aquí precisament és on s'ajunten els torrents de Sant Miquel i de Can San Joan,

un indret feréstec i molt bonic, ple de fulles l'hivern, i a cobert del sol quan la primavera és aquí.

Travessem la riera i en aquest punt trobem restes clares del camí real. És una gran obertura en un marge per poder-hi transitar, molt erosionada i ple de branques i troncs que dificulten el pas. Tot plegat mostra prou bé que estem en la bona direcció. I amunt per un petit bosc on es perd la traça fins trobar un camí modern. El camí antic continua a la dreta i amunt.

Aviat trobarem un punt de gran interès, una cruïlla que passa molt desapercebuda a causa de la vegetació, el camí real segueix a la esquerra. És un tram ben antic i molt erosionat, ple de vegetació i algun arbre caigut. Val la pena passar-hi amb esforç per copsar el pas dels segles i la seva bellesa natural. És el tros que més m'agrada, salvatge i misteriós. L'imagino amb pluja i boira. Com a hipòtesi considerem que el camí de la dreta, que és per on es passa ara, i que va paral·lel a l'antic, és el resultat de les obres de reparació fetes a finals del segle divuit, quan a causa de la gran erosió, que no el feia transitable per carros, obren un camí nou al costat.

Arribem a un petit replà que és una cruïlla notable. Cal tenir en compte que estem pujant per l'interior emboscat del camí real, i aquí troba a la dreta el tram reformat, i a l'esquerra hi ha el camí que duu al que havia estat l'ermita de Sant Miquel.

Sabem que raons entre el rector de La Roca i el poble "trencaren la llohable costum d'anar-hi en professó lo dia de Sant Miquel", i que va quedar abandonada. I cap al 1830 l'enderroquen "puix sol servia d'amagatall a la gent de mal-viure", d'aquesta ermita encara en queden uns rastres mínims molt amagats dins el bosc que tot ho tapa. Carreras Candi diu que a seixanta passes de l'ermita hi ha restes de parets i el forat d'una antiga mina, certament aquestes restes hi són, a dalt de tot del turó, i algú escriu que es tracta d'una torre de vigilància adscrita al castell de La Roca, que controlaria un lloc tan estratègic al costat d'una via prou transitada.

Continuem amunt i aviat trobem una nova cruïlla. El camí real segueix a l'esquerra, és un tram molt erosionat, com el que acabem de passar, que mostra bé la degradació d'un camí degut a les forces de l'aigua i el vent, i després d'alguns segles de passar-hi gent. En aquest punt s'inicia, a la dreta, un altre camí paral·lel que segurament també és resultat de l'obra de reforma. Tots dos conflueixen més amunt i sembla que l'obren per fer més suau la pujada i fàcil el trànsit de carros, tot allargant cent metres més el trajecte però endolcint el desnivell. Molt a la vora tenim la masia de Can

Sant Joan casa de Joan de Canyamars, el pagès que el 1492 va intentar de matar el rei Ferran el Catòlic i el va ferir greument.

Seguint el camí original, i després de fer un gir a l'esquerra on passa un xaragall, trobarem una nova cruïlla, aquí ja notem el pas civilitzador de les bicicletes, si fins ara érem en terreny abandonat i solitari ara això s'ha acabat. El camí que ens interessa segueix recte i amunt i en aquesta pujada trobarem alguns camins molt bruts a dreta i esquerra relacionats amb l'antic conreu de la vinya, nosaltres seguim el camí principal. Una nova cruïlla, una mica complicada. Hem d'oblidar l'existència del pas de la xarxa elèctrica, el camí que seguim continua recte i amunt.

En aquest punt hi ha un camí a la dreta que era important perquè d'antic portava a Can Parpers, ara però queda partit pel camí alternatiu al que ens hem referit fa un moment. La continuació del camí a Can Parpers queda mot amagada per la vegetació i tot i que s'hi pot passar és molt difícil, per la presència d'una brolla espessa.

Tirem enrere per seguir el camí de pujada enmig d'una vegetació bonica i de color canviants. Un centenar de metres i trobem a la dreta el final del camí alternatiu. Més endavant trobarem una cruïlla a l'esquerra, nosaltres seguim per la dreta i amunt i aviat arribem a la carretera actual, que va destruir un bon tros del camí. Caminant per la carretera en direcció al coll de Parpers, al costat dret podem seguir amb la mirada les restes del camí original penjades sobre el desmunt.

Poc abans d'arribar al coll trobem la manera de pujar al bosc on hi ha les restes del camí, que podem seguir tot i que és abandonat i molt ple de vegetació. Enmig de la selva trobem una cruïlla a la dreta, es tracta d'un camí que duu a la masia de Can Parpers, però atenció, l'actual edifici és de nova planta i no té cap valor històric. Continuem endavant i aviat hi ha una desviació a l'esquerra que baixa a la carretera. Seguim recte i trobem un altre tros ben conservat del camí real, reformat per passar-hi carros. Arriba un moment que ja no es pot continuar a causa d'una vegetació impenetrable, trenta metres més enllà hi ha la sortida, a la pista de la pedrera.

Final del camí real en la seva vessant del Vallès, aquí trobava el camí carener. En aquest punt els viatgers si giraven a la dreta anaven a Òrrius, i si continuaven recte aviat trobaven una bifurcació, a l'esquerra el camí els duia a Dosrius o a Cardedeu, i a la dreta hi havia la continuació del camí real que anava a Argentona.

Per documentar gràficament el tram del Vallès he utilitzat el mapa ja citat de l'any 1770 i també un de l'any 1879 que lliga amb el de

cent anys abans. I l'ortofoto de 1956, feta en uns moments previs a grans canvis en la urbanització, també ajuda.

El *camino que debe abrirse*

El corregidor de Mataró, el marquès de Filingeri, en fer-se càrrec de la plaça rep, el 15 d'octubre del 1767, unes “instrucciones secretas” per al seu bon govern, que el fan responsable, entre d'altres obligacions, de “el hazer practicable lo mas que se pudiese los caminos y si pareciere se pudiessen abrir otros de nuevo”. Llavors manava el rei Carles III molt interessat en endreçar les comunicacions a Espanya, i el marquès, dos anys més tard, va trobar un moment per fer-se càrrec de la situació. Era el febrer del 1769, quan escriu al *Real y Supremo Consejo de Castilla* que, donada la rellevància de la ciutat de Mataró, li calia obrir una porta important cap el Vallès, que els camins que hi havia no eren útils al creixement. Ho argumenta així: "que no menos tenia esa ciudad su astillero en el que sin cesar se construhian pinques de tres a seis mil quintales de porte y de todas otras embarcaciones, las que se construirian maiores a facilitarles camino de acarreo que comunicase con el Vallés, territorio (...) abundante de maderaje de construcción y mas de trigo del que era escasíssima esta ciudad, necessitando proveherse por transporte del mar, y extranjero, por lo difícil de ejecutarlo los labradores del Vallés con acémilas, y lo mas de dos a dos quarteras, motivo de su mayor valor y notable escazes en esa ciudad (...) pues llevando los labradores con dos acémilas mayores solo quatro quarteras de trigo, u otros granos, con las mismas conducirían en carros por lo menos de diez y seis a veinte (...) facilitaria la abundancia de los comestibles a unas y otras poblaciones con notable baja en su coste. De manera que con la diversidad de géneros y cosechas que eran en Mataró de vino y en el Vallés y montaña de trigo, quedaría corriente el comercio".

El tal Filingeri sap que l'economia, després de molts anys d'anar fent, havia arrancat, i els camins, que eren les benes per on corria la sang de l'activitat, no estaven preparats per fer front a la gernació que feia i desfeia.

A Mataró li calia comunicar-se bé amb el Vallès, que al costat del riu Mogent hi passava el camí real de Barcelona a França i això era important pel comerç. I s'havia de facilitar els intercanvis, perquè enllà de les muntanyes hi havia productes molt necessaris per la Marina: carbó, cànem, palla, blat, farratges i molta fusta del Montseny, per a les drassanes. I també les olles i plats de Sant Celoni, mercaderia molt popular que els traginers portaven amb matxos. I des de Mataró s'hi podia enviar vi, fabricats tèxtils i diversos productes artesanals. D'intercanvis ja se'n feien, des de feia segles, però els camins estrets i precaris que passaven per les muntanyes els limitava. De fet, la relació comercial, tot i les dificultats, era tan forta que el segle divuit a Granollers els preus dels productes que l'ajuntament venia en règim de monopoli (l'oli, l'aviram, el moltó, i les ovelles) es fixaven segons els preus vigents a Mataró.

Presentada la proposta el corregidor va haver d'esperar gairebé un any perquè l'audiència li contestés, així el 26 de gener del 1770 li diuen que faci un informe que ja l'estudiaran. I tots a espavilar-se a la ciutat de Mataró, i ja tenim els regidors reunits per a posar el fil a l'agulla de tant important afer, el de tractar la millor manera d'obrir una carretera nova cap al Vallès. Per aquest motiu hi ha converses amb les autoritats municipals dels llocs afectat, tot recollint idees. A l'ajuntament de Mataró, el dia 28 de març s'aixeca acta que dos regidors de Granollers, els senyors Garriga i Vermell, presents a la sessió, informen de "la carretera se intenta construhir para transitar de esta ciudad al Vallés i que han hecho ver un mapa o diseño compuesto por los parages que dixeron ser mas aptos y útiles por dicho tránsito y formación de dicha carretera".

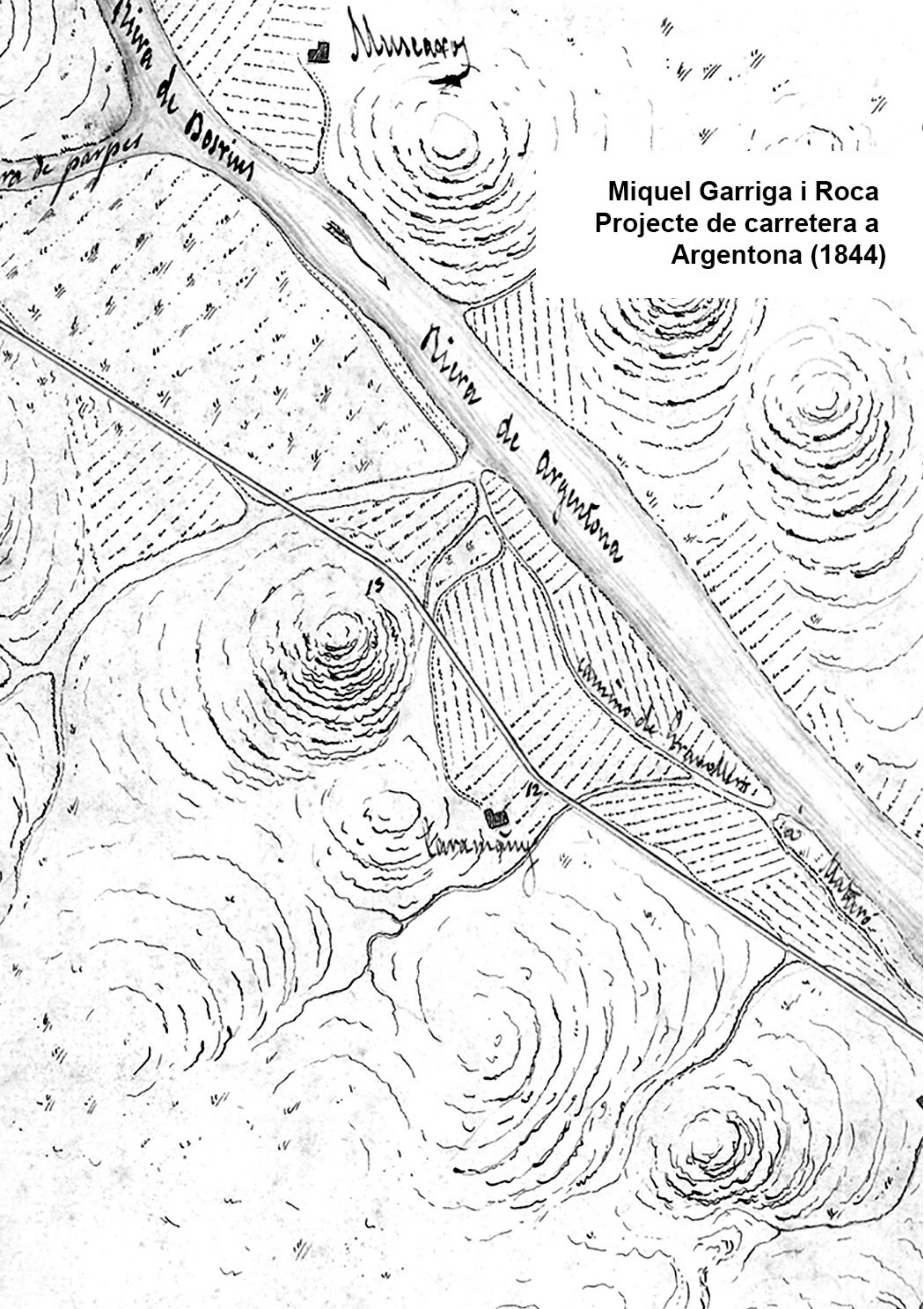
Ben aviat es veu que només hi ha dues possibilitats de pas per la nova carretera. Una era fer més ample i assentar un antic camí que era ben útil: el que anava de Mataró a Argentona i després a Cardedeu per la muntanya de Can Ribot. L'altra idea va ser fer un camí nou cap a Granollers pel coll de Parpers perquè el que hi havia era estret. Els entesos, per dir-hi la seva d'una manera documentada, varen haver de trepitjar la muntanya, i el que va passar ho varen deixar per escrit.

Al llibre de Negocis de l'ajuntament de Mataró de l'any 1770 es conserven dos documents, que ja va donar a conèixer el senyor Joaquim Llovet, on s'expliquen les caminades planificadores a càrrec de Josep Soler i Faneca, arquitecte i mestre d'obres de Barcelona, de 44 anys; Bartomeu Cunill i Guinart, *labrador* de Sant Andreu d'Òrrius, de 49 anys; i Jaume Cot i Parets, *labrador* de Sant Esteve de Parets, de 52 anys. Tots tres actuant

"como expertos o peritos visores" designats per l'ajuntament de Mataró, i "comissionados para el fin de dirigir y demostrar los parages por donde con mayor facilidad y menos daño y coste puede habrirse la carretera desde esta dicha ciudad de Mataró al partido del Vallés".

El dia 7 de maig i el matí del dia 8 visiten la zona del camí de Parpers. I la tarda del dia 8 i el dia 9 és el temps que dediquen a visitar la zona del camí de Can Ribot. Vet aquí l'informe que té per objecte el camí de Parpers, on es fa una bonica descripció de la visita a la muntanya: "Que la insinuada carretera ya está principiada en la referida costa por la parte de marina desde la riera de Argentona hasta encontrar con la viña de Viñals. Y este trecho solo debe ensancharse la carretera para el libre paso de los transitantes que vayan y vengan con carros. Al llegar a la viña de Viñals en el parage donde se encuentra una encina se ha de habrir (a poco trecho del camino de herradura que por allí passa) la carretera nueva, subiéndola con suabidad a dicha viña, y pasándola desde esta a un hiermo que llaman den Vinyals. Seguidamente y con la misma suavidad ha de continuar la carretera por las viñas de Carreras y Viñals, dándole el curso por ellas sobre unas grandes piedras movedissas cerca de las cuales hay un cerezo, ha de llegar a un pequeño bosque de pinos de la espresada casa Carreras. En este sitio la carretera ha de formar un medio círculo hasta encontrar con el camino de herradura que actualmente existe. Con cuyo círculo se llegará con facilidad a lo mas alto de la explicada costa de Parapés. Desde esta altura ha de dirigirse baxando con la misma suavidad así a mano derecha encaminándola por un hiermo de la casa llamada Mayol de Parapés propia de Don Juan Bautista Palau otro de los regidores de dicha esta ciudad de Mataró, hasta la división de la heredad llamada Company de Vall del lugar de La Roca y passándola por en medio de dos enzinas que se hallan plantadas junto a un rocal que divide las tierras de dicha casa Mayol con las de la espresada heredad Company. Desde este parage ha de continuar la carretera con la propia suavidad por el terreno hiermo que se llama la brolla den Company hasta encontrar con el camino carretero que viene el Vallés y llega hasta las cercanias de la misma capilla de San Miguel que está al pie de dicha costa por la parte del Vallés".

Varen fer la feina ben feta. Bé, això de ben feta ja en parlarem més endavant, perquè alguna cosa va fallar. Així que després de la caminada posen sobre paper, "según su práctica, conocimiento y pericia que tienen cada uno en su arte", que l'obra per Parpers costarà 2100 lliures més 200 en concepte de les indemnitzacions que calia pagar als pagesos i propietaris



Miquel Garriga i Roca
Projecte de carretera a Argentona (1844)

afectats per expropiacions. I que a l'obra per Can Ribot s'han de gastar 3615 lliures més 1269 per indemnitzacions. Amb els números ajustats s'envien els informes tècnics a l'audiència el 18 de juny de 1770, perquè aquest és l'organisme que havia de decidir i posar els diners damunt la taula.

Al Museu Arxiu de Santa Maria de Mataró es conserva el mapa del projecte, d'un gran interès històric. Hi ha molta informació: imatges de Mataró, Argentona, La Roca, Llinars, Cardedeu, La Garriga, Granollers, i alguns hostals. I també sobre la xarxa de camins: el de Mataró a Cardedeu, el de Mataró a Argentona, el camí real a França pel Vallès i el de Vic, i els dos camins de Parpers, el que hi havia i el que s'havia de fer.

La descripció del camí que s'ha d'obrir que fan els tècnics es correspon a allò que indica el mapa. Tot i la manca de precisió hi podem veure bé el "medio círculo" que ha de fer el nou camí a través del qual "se llegará con facilidad a lo más alto". I també hi ha ben dibuixat el camí de Can Ribot, objecte de controvèrsia.

Havíem deixat la història que l'ajuntament de Mataró envia a l'audiència els informes demanats, explicant quant costava la broma. I com que amb els diners no es juga la decisió va ser clara, l'autoritat es va inclinar pels estalvis i mana que es faci per Parpers. Feia un any que esperaven saber alguna cosa els regidors mataronins quan el mes de juliol de l'any 1771 el *Real y Supremo Consejo* dóna l'ordre d'obrir la carretera segons "el visiorio que se practicó (..) por expertos". Hi havia de moment un petit pressupost sobrant d'unes reparacions fetes a la carretera de Barcelona, i el mes de novembre comença l'obra "cerca del lugar de La Roca por no poder emprender lo basto de la montaña de Parapés con aquél corto caudal de 623 libras 15 sueldos 5 dineros, hasta que se librase mayor partida".

Però aviat s'adonen que la cosa era més grossa, que els números no quadraven i que el cost pujava molt més dels recursos previstos: "aunqué se dixo que su coste ascendería a dos mil trescientas libras, lo que sería positivo sino se atendía a su pepetua stabilidad, permanencia y mayor comodidad de acarreo; con esta havía de ser mucho mayor el coste, pues se necesitavan fabricar lo menos sinco puentes para los arroyos y torrentes y también paredes firmes a la parte inferior de la montaña preventivas de las desgracias de los transitantes y de sus acémilas, y no menos traviessas de lo mismo a sus distancias; lo que será indispensable beneficio común, y no se había atendido en el reconocimiento del arquitecto y expertos nombrados a este fin, cuyo coste era impossible anotarlo de punto fixo". Nou escrit a l'audiència, el 6 d'agost de 1772, explicant que els "maestros albañiles"

diuen que a causa de les parets i els ponts que s'han de fer l'obra passarà de 19.000 lliures catalanes. El mes d'octubre la construcció s'atura perquè no hi havia recursos, ja no quedava res dels diners que tenia l'ajuntament per gastar.

I és que la feina ben feta dels “expertos o peritos visores”, no era ben feta i havien tirat curt, perquè resulta que fa un pressupost de 2300 lliures i es descuida “lo menos sinco puentes para los arroyos y torrentes”, que ja és veure-hi poc. Recordem que els tècnics varen jurar, i això és textual, que “con el visorio y reconocimiento que hicieron del indicado terreno vieron y advinieron que con facilidad y coste moderado podrá abrirse y formarse carretera para pasar con toda comodidad”. Doncs només 17.000 lliures de desviació. Es veu que això de l'obra pública no té remei en cap època. Perquè heu de saber que un cop gastades les dinou mil lliures, exprimides als contribuents, encara no s'havia fet ni la meitat del projecte.

Com que faltava numerari després de pidolar es va aconseguir que les instàncies superiors manessin una contribució de 11.377 lliures que haurien de pagar els pobles beneficiats de l'obertura de la carretera. El repartiment s'aprova el 5 de febrer de 1776, però molta gent va posar pals a les rodes. Alguns pobles del corregiment no volien pagar, i tampoc els religiosos que reclamaven privilegis, fins que el bisbe els va ordenar cotitzar com tothom. I després de només sis anys va ser el 1778 quan, després de cobrar, “se emprehendió su construcción”, de la carretera s'entén.

Però els diners es varen tornar a gastar, i l'obra es va tornar a parar. Ara de manera definitiva, que les dotze mil lliures s'havien acabat i encara no s'havia arribat al coll de Parpers. La paperassa mataronina no ens dóna més precisions al respecte. No hi havia plata i prou. Però remenant per racons apartats a la mirada de l'Archivo General del Palacio Real de Madrid, he trobat l'aclariment. Resulta que el savi viatger Francisco de Zamora, que no era de Zamora sinó de Villanueva de la Jara, volia saber moltes coses de molts llocs. I com que no podia anar a tot arreu i menys a cavall, va escriure a un mataroní, en Josep Antoni Simon, que era notari, per tal que li expliqués coses d'aquí. El document resultant de la perquisició el va enviar l'any 1788, i es diu: *Preguntas y respuestas sobre caminos del Corregimiento de Mataró*.

En aquesta lletra podem llegir que del camí nou: "se hallan en la actualidad construhidos mas de dos tercios de la subida de la montaña, pues no falta mas que el trecho de un tiro de fusil, a corta diferencia, para llegar a su sima, que concluhido este podría ya acarrearse por ella, como ahora se ve

verificado con lo que han avierto los acentistas del acarreo de maderas de construcción para la Real Armada". I més encara: "En el pedazo que atravieza el monte Parapéz hay un troso de carretera echa a perfección por orden del Supremo Consejo con Real Despacho de 27 de junio del año 1771, y quedó parada esta obra por falta de caudales, pero con motivo de acarrearse por aquella carretera las maderas de construcción para la Real Armada, los empresarios de dicho acarreo han hido abriendo la arca del troso de camino que faltava para atravesar el monte, y compuesto algunos malos pasos de restante, y se sirven de ella para dicho acarreo, y logra el público este beneficio". La informació que proporciona aquest text és cabdal per saber el final de la història de la reforma del camí real de Parpers i lligar tots els caps.

Resumint, del projecte de nova carretera de l'arquitecte Josep Soler i Faneca, es va realitzar, amb entrebancs i modificacions, només la part de la pujada d'Argentona fins a la vora del coll de Parpers, però faltava, segons relat precís, “un tiro de escopeta” per arribar-hi. Així que podem afirmar que el camí que parcialment encara es conserva és l'únic tros que es va arribar a construir. I com que l'interès econòmic era tant important, i a més dels diners s'havia acabat la paciència dels interessats, alguns industrials varen decidir de continuar-lo d'una manera més modesta fins al coll de Parpers, i aquí trobava “el camino de herradura que actualmente existe”, el carener que ve d’Òrrius i passa per Ca l’Espinal.

El projecte de Soler i Faneca per la baixada no es va obrar, i per poder fer-hi passar carros només va ser necessari arreglar “algunos malos pasos”. Aquesta obra la concreto en dos trams. En el primer es fa un camí nou de cent metres més de trajecte, una mena de marrada, per tal de fer més suau el desnivell. I en el segon tram reformat es fa un camí nou al costat, a causa de l’extrema l'erosió de l'antic.

I aquí es va acabar la història, el trajecte va quedar coix, però això no va ser obstacle perquè el fessin servir viatgers i negociants i pagesos i tothom. Consta que a partir d'aquell moment per Parpers “se puede bien transitar” i que els carros feien el recorregut, potser amb penes però ja arribava la fusta a Mataró. I així va quedar la cosa només el curt espai de temps de cent anys. Notem que a partir d'aquell moment la part argentonina del camí real antic la fan servir només els pagesos de la zona, i encara el podem caminar, parcialment, tot i que està molt deformat.

Aviat s'enceta una època de greus conflictes i guerres, temps gens adequats per a la realització d'obres públiques. I probablement l'obra

efectuada es va deteriorar, i el camí, tot i que continua fent-se servir, deixa de ser de referència. L'any 1814 al *Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Cataluña* no hi és esmentat, i situa el trànsit entre Mataró i Granollers per Can Ribot. Quan dues dècades després, l'any 1838, surt la guia de camins de Catalunya *Itinerario de la mayor parte de los caminos y veredas*, es repeteix la referència al camí per Can Ribot, i també l'oblit del de Parpers.

L'obra del segle divuit

El tros de camí centenari que sortia d'Argentona era en bon estat i les obres de reforma varen consistir només en eixamplar-lo: "este trecho solo debe ensancharse la carretera para el libre paso de los transitantes que vayan y vengan con carros". Després seguia la riera de Pins o de Riudemeia i cap a Can Carreras. Al mapa del projecte de 1770 el nou camí a obrir havia de deixar a l'esquerra la casa de Can Carreras, però al mapa de 1879 el veiem passar a l'altre costat, per on sempre havia passat el camí real, el que ens fa pensar que potser no es va arribar a desviar. De tota manera no cal descartar que s'acabés fent ja que el camí d'accés a Can Navas podria formar part de l'obra nova. Però és una zona tant transformada que es fa difícil arribar a conclusions clares. Un tram obrat el podem seguir ja fora de la finca, i ja té els elements constructius propis de l'obra del segle divuit.

Josep Mª Pellicer fa una interessant descripció de l'obra tal com es conservava cent anys després de feta: "A poco de alejarnos de can Pins nos encontramos entre dos sólidos muros que ascienden paralelamente hacia el monte, con robustos estribos a intervalos en la pared que da a la pendiente. Desde luego ocurre preguntar si dichos muros fueron construidos para encauzar las aguas de alguna acequia o torrente, mas pronto se rechaza esta explicación al descrubrirse de trecho en trecho, desde una a otra pared, aberturas de alcantarillas evidentemente destinadas al desagüe de aguas pluviales. El terreno interceptado por las paredes, va levantandose a medida que se avanza, hasta ponerse al nivel superior de aquellas, las que terminan

en losas horizontales bien trabajadas. Sucede esto precisamente al llegar a un puente de arco semicircular de obra latericia. Siguiendo hasta el Parpés (per parietes?) se encuentra aún alguna alcantarilla entera, por fin salvado el collado desaparece toda construcción". Tot molt massís i amb un pont molt ben fet.

Carles Martínez Quiroga explica de manera precisa l'estat de l'obra la darrera dècada: "L'amplada, d'uns cinc metres, està delimitada per uns murs de contenció laterals caracteritzats per l'absència de cap gran carreu. Hi localitzem nombrosos contraforts de secció triangular i de planta rectangular que suporten els murs, dels quals un és interior. (...) En el camí antic de Parpers, en no pas gaire més d'un quilòmetre, s'han arribat a comptabilitzar fins a vint-i-un desguassos transversals que canalitzaven les aigües pluvials per sota del camí. (...) També destaca la utilització dels guarda-rodes. S'han identificat un total de vint-i-tres. La seva utilització és característica de camins moderns amb pendents moderats per tal de garantir la seguretat".

I anem pujant. És un trajecte ple de restes de l'antic camí en molt mal estat, i tot plegat és una mica fantàstic pensar que per aquí els soldats francesos hi varen passar, i els carros plens de fusta i blat. L'erosió ho menja tot. Trobem un camí a l'esquerra, és el camí real antic que es desvia avall, cap el Fondo de la Gallega. Però continuem amunt i arribem a un rocar ja citat per l'arquitecte Faneca, quan diu que el camí ha de passar sobre “unas grandes piedras”, i aviat fa el “medio círculo” previst. Poc després trobem un magnífic pont que després de dos-cents anys encara resisteix. Caldria netejar el seu entorn, però trobar-lo aquí enmig de la muntanya és una gran sorpresa quan hi passes per primer cop.

Una mica més amunt comença el tros de camí restaurat l'any 2010. Una acció meritòria que fa reviure la importància l'obra setcentista i les seves característiques. Però con ja passava fa segles l'aigua malmet inclement aquesta bella mostra d'enginyeria civil tot just reparada. A quatre passes s'acaba la restauració actual i també l'obra de reforma setcentista. Els diners no varen donar per més. I s'entén ja que en aquest indret de seguida veus que tocava fer un pont important, i això costava més diners que anar obrint pas i fent parets. El camí que continua fins al coll ja va ser obra dels equips que varen pagar els comerciants interessats, però no té res a veure des d'un punt de vista constructiu.

La carretera talla el trajecte antic, i podem apreciar com per fer-la es va desmuntar un bon tros de muntanya, però sobre el talús, amagat,

Miquel Garriga i Roca
Projecte de carretera a Argentona (1844)

encara hi ha traces del camí. Cal pujar a un marge que trobem a l'altre costat de la carretera i ficar-nos per la brolla, i el podrem trepitjar de manera fragmentària un cent metres. I arribarem al final del camí, que s'acaba darrera unes cases. A l'altre costat hi ha el camí carener que va a la casa de l'Espinal, abans el nostre camí hi arribava però aquest tros ha desaparegut per la urbanització.

La carretera nova

Hem d'imaginar les muntanyes pelades. Aquests turons que tanquen la Marina al vent i el fred del Montseny. Aquestes serres que les imatges de fa molts anys ens ensenyen despullades d'arbres. Amb el neguit dels pagesos i les vinyes que ara ja no hi són. Aquelles muntanyes que el sol il·lumina, i que ara, oblidat el raïm, les alzines i els pins senyoregen. Passejant per les brolles, remenant per sots també feréstecs. I aquests camins que no van enlloc i que et duien al lloc. Pedres regirades que abans feien de suport a les terrasses. Les feixes plenes de brancam i al mig com un miracle soques de vinya oblidades. La resistència.

El camí projectat va quedar inacabat i l'època de conflictes polítics i militars que segueixen ho atura tot. Però la necessitat hi era, perquè les reparacions fetes no acaben de resultar del tot efectives i a més el temps les malmet. Així el març de l'any 1835 l'ajuntament de Mataró parla de tornar a tirar endavant la carretera que s'havia projectat feia dècades entre aquesta ciutat i Granollers. En un comunicat a la diputació parla de "el mal camino" que cal millorar en alguns punts, de “la escabrosa cuesta llamada de Parpers que es servible para caballerias”. I com que no hi ha diners nomenen una comissió per tal de veure “el modo mas expedito y de mas prompta realización y económico”. En els anys que segueixen trobem continues demandes per obrir al tràfec comercial un camí sòlid entre el Vallès i la costa, així el novembre de 1839 els mataronins parlen de "dar impulso a los trabajos hace tiempo empezados". Però l’obra antiga no es continuarà mai més.

És amb notícies de l'any 1840 que Pascual Madoz ens informa, parlant d'Argentona, que “los caminos de pueblo a pueblo son todos de ruedas, en mediano estado, y ademas pasan por la población tres carreteras que van de la marina al Vallés, que son las del monte Parpés, la de Cardedeu y la de Vilamajor, todas en mal estado”.

Amb els canvis polític de l’època moderada la cosa s'anima i les autoritats provincials encomanen a l'arquitecte Miquel Garriga i Roca un projecte de nova carretera per anar de Mataró a Granollers, ja que “patentes son las inmensas ventajas que produciria este camino esplotando por su medio las ricas y abundantes maderas que hoy en dia se pierden en las faldas del Montseny”. El mes de juny de l'any 1844 en Garriga junt amb una comissió fan un “recorrido por los puntos por donde podría ser construïda”, i el mes de setembre ja ho té tot apunt, entrega els plànols i cobra 1189 rals.

El projecte de la carretera era dividit en tres trams: el primer anava de Mataró a Argentona i arribava a la Riera de Pins, i tenim el plànol que el dia 15 de maig de 1844 va signar Garriga: “Planta del 1er trozo, de los tres en que se ha dividido el ramal que de la ciudad de Mataró, va a unirse a la carretera de Vich, en la villa de Granollers”. Els detalls d'aquest document són de gran interès, hi trobem el traçat de la carretera que s'ha d'obrir, els molins d'Argentona, el caseriu vilatà, les masies, el camí d'anar a Granollers vora la riera. Els projectes dels altres dos trams no els he trobat, però el segon devia fer tota la collada i el tercer arribar a Granollers.

Quan el projecte de Garriga ja estava preparat hi va haver raons per una barreja d'influències polítiques i baralles professionals entre enginyers i arquitectes. Al darrera, la necessitat de fer un projecte de cost més reduït. Ara apareix en la història un personatge molt conegut, Ildefons Cerdà, que en aquell temps era enginyer del ministeri de Foment, a la Direcció General d'Obres Públiques. *La Gaceta de Madrid* del dia de Nadal del 1844 diu: “Ayer salió de esta capital el infatigable y laborioso ingeniero D. Ildefonso Cerdá para ejecutar todas las operaciones necesarias al levantamiento del plano y demás trabajos facultativos para la construcción del ramal que debe poner en comunicación la villa de Granollers con la ciudad de Mataró pasando por Parpés. Atendida la actividad que hemos visto desplegar a este celoso joven en la carretera de Sitges y en la del Llobregat, no dudamos que dentro de breves días tendrá en su poder ese importante trabajo la diputación, que con tanto celo promueve las mejoras materiales de la provincia”. En Cerdà es va quedar amb la feina d'en Garriga i l'any 1845 fa nous plànols canviant alguns aspectes del trajecte.

Ara ja tenim sobre la taula prou estudis per obrir una carretera ben moderna cap al Vallès, però només hi tenim els papers perquè ni cinc de calaix. Així, encara que sembla que alguna obra es va iniciar, una altra vegada tot queda aturat degut a l'elevat cost. I ho sembla perquè el maig del 1846 en Garriga es queixa que “los desaciertos de los señores ingenieros causan el gasto de 140.000 duros a la provincia, con motivo del abandono de la carretera de Granollers”.

I tornem a pidolar. L'ajuntament de Mataró es va cansar de demanar a la diputació que com a mínim en els pressupostos contemplés alguna reparació del camí que hi havia, que era molt malmès per les pluges. La manca de finançament i la nova carlinada, que va fer crítica la zona pels escamots que hi transitaven, duu a que tot plegat acabés en no res.

I el temps va anar passant. De fet en aquell mon petit que començava a despertar al neguit de les màquines de vapor, de temps en tenien molt. Però també tenien la voluntat d'anar endavant i la porta del Vallès calia obrir-la d'una vegada. L’any 1861 en una sessió literària del prestigiós Ateneu Mataronès, un pròcer local demana que es construexi d'una vegada l'enllaç amb el Vallès. Dit i fet, una ordre del desembre del mateix any mana “que se abran los trabajos”. Però més aviat dit que fet.

L’any 1862 a les poblacions fabrils de Catalunya es viu una crisi de grosses dimensions per l'atur de les fàbriques, en el que es va nomenar la *fam de cotó*. I es que amb la guerra civil americana en curs les importacions havien caigut i no hi havia matèria primera per treballar. I com que a les ciutats industrials eren moltes les mans sense jornal la diputació de Barcelona intenta fer alguna cosa. Treu del calaix el projecte de carretera i dóna a Mataró 340.000 rals per construir-la. A un diari de Madrid, *La Correspondencia de España*, el dia 9 de novembre del 1862 hi podem llegir: “La carretera de Granollers a Mataró se está construyendo con rapidez ocupándose en los trabajos mas de cuatrocientos obreros. La ejecución de esta linea se inició para proporcionar trabajo a la clase jornalera”. Una nova empenta que semblava que seria la definitiva però que tampoc ho va ser. Al cap d'uns mesos i per manca de diners els treballs van a poc ritme i l'abril del 1864 la diputació decideix aturar les obres, quan hi havia fets només 2 km, tot i que s'havia bastit el pont de l'Espinal, una obra d'envergadura. Els anys següents el tram obrat es malmet ja que no s'havia engravat.

L'any 1866 s'encomana un nou projecte al mataroní Melcior de Palau que després d'estudiar-ho bé el presenta el 1873. Va ser conservador l'home, ja que diu: “adoptaremos la traza existente que es por regla general

muy aceptable", perquè enmig de tantes rectificacions i *replanteos* el que calia era anar per feina. Les expropiacions ja estaven pagades i no era cosa de començar de nou tot el procés. Però de feina n'hi havia, Palau assenyala que la carretera inacabada "ha estado desde largos años esta via tan abandonada que rellenas las cunetas, obstruidos los desgaues de las obras de fábrica terminadas, desmoronándose las a medio concluir sin firme ni peones que atiendan a conservar la existente".

D'aquest mateix any 1873, del 6 d'agost, hi ha un document de gran interès que redacta Josep Saurí i Font, mestre d'obres i consultor de l'ajuntament d'Argentona, i envia al ministre de Foment. Exposa "el estado de abandono de la carretera hasta la cuesta de Parapés donde llegan los trabajos ejecutados (...) está en un estado deplorable". Explica que des de Mataró per arribar a Argentona "en los dias de lluvia hay puntos intransitables como son frente del torrente Trisach y Camp de la Guineu por no estar su firme engravado y tener baches". D'Argentona fins a la Riera d'Orrius hi ha problemes amb l'aigua de pluja vora Can Poy i Can Caramany, però "hasta esta riera de Orrius bien o mal transitan los carruages, pero de esta riera hasta la cuesta de Parapés estan los trabajos paralizados". I es dol que las famílies "que hayan de bajar del Vallés tengan que dar la vuelta por la capital de Cataluña". Demana un cop més que s'acabi la carretera, i "que se pueda decir que es una verdad que en la España Republicana hay protección". Mesos després la República es va acabar i les obres definitives, ara si, varen començar.

El projecte, per motius tècnics, era dividit en tres trams. El primer anava d'Argentona fins a la riera de Pins, on començava la pujada de Parpers. Quan l'enginyer de camins Melcior de Palau estudia aquest tram diu: "no se trata aquí de carretera en proyecto, sino de carretera construida en la que solo falta el afirmado y ligeros trabajos de terminación". Com que hi havia poca feina l'any 1874 ja era a punt.

El segon tram s'iniciava a la riera de Pins i feia tota la muntanya de Parpers fins a la riera de Gasuacs, i arribava a La Roca. Tenim el plànol: "Carretera de 3er órden de Mataró a Granollers con ramal a Llinás. (Antes de Mataró a la de Barcelona a Ribas con ramal a Llinás). Proyecto de construcción y terminación de las obras de los trozos 2º y 3º y 1º del ramal a Llinás. Trozo 2º. Presupuesto adicional. Plano. Barcelona 1º de marzo de 1879. El ingeniero encargado: Luís Ribas. Examinado: el ingeniero jefe: [Juan] Martinez Villa". Aquest document gràfic és d'una gran importància històrica, ja que és el que ha fet possible la interpretació sobre el terreny del

camí anterior, perquè l'enginyer va dibuixar-lo al costat de la carretera nova que projectava. L'any 1874 la pujada era en construcció i l'obra de la baixada es va adjudicar el 1878. No tenim la data precisa però cap a 1880 ja s'hi podia passar. El tercer tram anava de La Roca fins a Granollers, i es va adjudicar l'any 1878, per la quantitat de 156.589 pts. I ja està, tots contents, només havien passat cent anys d'aquell primer intent.

Convé saber que per fer aquestes carreteres es necessitava pedra, i es treia d'un gran nombre de petites *canteras* que hi havia ben a la vora de l'obra. De fet els pagesos de l'entorn es treien un sobresou amb aquesta dedicació, així hem localitzat un petit plànol on consten les pedreres de Can Caballé, Can Ballot, Can Serra, Can Cullell, Can Caramany, Can Manraset, Clarà, Can Poi, Can Cabot, Can Carreras, Can Riudemeya, i Ca n'Amat. Passejant pel boscos de la zona es troben molts racons rosegats pels hàbils de la barrina, el tascó, el pistolet, el guinyol, l'escoda, l'escarpa, el gat, l'escaira, el perpal, la buixarda i la centinella. Que tot això havien de menester els artistes picapedrers.

Com que ja tenim la carretera per fi acabada, ens haurem d'acomiadar. Abans, però, una imatge amable. El mes de febrer de 1883 els membres de l'*Associació d'Excursions Catalana* van amb tartana de Mataró fins a Dosrius i a la crònica hi ha una descripció bella de l'entorn d'Argentona a finals del segle dinou. Estimat lector et convido a experimen-tar amb els sentits. El text que ara segueix convé llegir-lo amb veu alta tot resseguint les paraules amigues. Vora Argentona: "los boscos de taronjerars, las blancas casas de camp y las pinedas tant ho hermosejan. Argentona es una població delitosíssima. Recolzada al peu de la montanya, extén sa vista per entre ben conreats camps y vinyats riquíssims (...) y si á la primavera s'embauma ab la preciosa fragància que li donan tants milers de taronjerars com la voltan, y a la tardor se rubleix del abundós fruyt que li donan sas vinyas, tot l'any aspira lo sanitós flayre del bosch y la montanya, que la fan sempre agradable. (...) A las 7h 49 m. sortírem d' ella; la carretera fa una baixada y s'obre á la vista una hermosa y ampla vall que s' pot dir ben bé qu'es dintre ja de montanya; altas son las que la voltan, y d'ellas, com gayre bé de per tot arreu, n'ha anat desapareixent lo bosch; sols pe'l cim de las crestalludas serras s' hi véuhen aparéixer encara frondosos pins y alzinas (...) al arribar á la riera d'Orrius, deixárem la carretera de Mataró á Granollers, que fins allavoras havíam seguit, y per dita riera, en direcció á Orient, anárem á trobar la de Argentona, que serveix de camí, cap amunt, pera arribar á Dosrius. Paralela a la meteixa, s'hi obre avuy una carretera

qu'es ben necessaria". Que bonic! Ja no s'escriu així, i em sembla que hi hem sortit perdent.

Deixem-nos de poesia, perquè no hem acabat. Que falta el pont. Que sense pont no anem enlloc. El 10 agost de 1885, l'arquitecte Pedro Garcia Faria, encarregat de fer els plànols, parla de la necessitat del pont per creuar el riu Mogent a La Roca ja que amb la carretera acabada "la frecuentación de la carretera que ha crecido con la substitución del antiguo y detestable camino que unía Mataró a Granollers por la carretera de tercer orden, no lo ha hecho en la escala en que lo hubiera verificado a no existir como obstáculo difícil de salvar el cruce con el rio Mogent. I que en varias ocasiones interrumpido el tránsito por no ser vadeable el citado rio (...) aun en condiciones ordinarias los vehículos únicamente pueden admitir la mitad próximamente de la carga de transporte porque al atravesar el cauce las ruedas se hunden en las arenas y acarreos y aquellas se atascan si es completa dicha carga; existe por otra parte un peligro grave originado por la misma causa, pues a veces el conductor del vehículo cree equivocadamente que este podrá cruzar el cauce imaginando que es poca el agua que conduce, y otras se atasca enmedio del lecho de la corriente y le alcanza una de las avenidas repentinas tan frecuentes en verano (...) tanto que a veces ocurren sensibles desgracias personales de las que hay varios ejemplos en los cauces citados. I es veu que el pont d'Argentona era menos necesario pues son muy pocos los dias del año que baja agua por el enjuto lecho de la riera, mientras que continuamente discurre por el alveo del Mogent". Fins i tot en aquest estat d'incertesa fluvial la concurrència era important. Tenim una estadística precisa, sabem que del dia 9 al dia 24 de desembre de l'any 1888 hi varen passar "218 carros, 44 carruages, 333 caballerias y 781 viageros".

I ara la premsa. L'any 1890 el periòdic mataroní *Nuevo Ideal* demana que es facin els dos ponts sobre el riu Mogent, un a La Roca i l'altre a Llinars, ja que fa tres anys que els plànols estan preparats. I la cosa va anar per llarg, deu anys després, el 1900, diuen les autoritats que no es fan els ponts perquè no hi ha urgència i tampoc no hi ha pressupost. Els diners, sempre els diners. Al periòdic *El Vallès*, del dia 19 de maig del 1906 Josep M. Draper escriu: "La carretera de Granollers a Mataró la trobem sense pont en el principal riu que atravessa o sia el Mogent, que quasi mai està sech y que en moltes ocasions no és vadajable quedant allavoras inútil en sa trajectòria". O sia que quan plovia res d'anar a la Porxada. I així varen estar anys i anys, exactament quaranta anys. És el 1920 quan es construeix el pont sobre el Mogent, per poder arribar a Granollers sense haver de deixar

la vida, això si, abans s'havia encarregat un nou projecte.

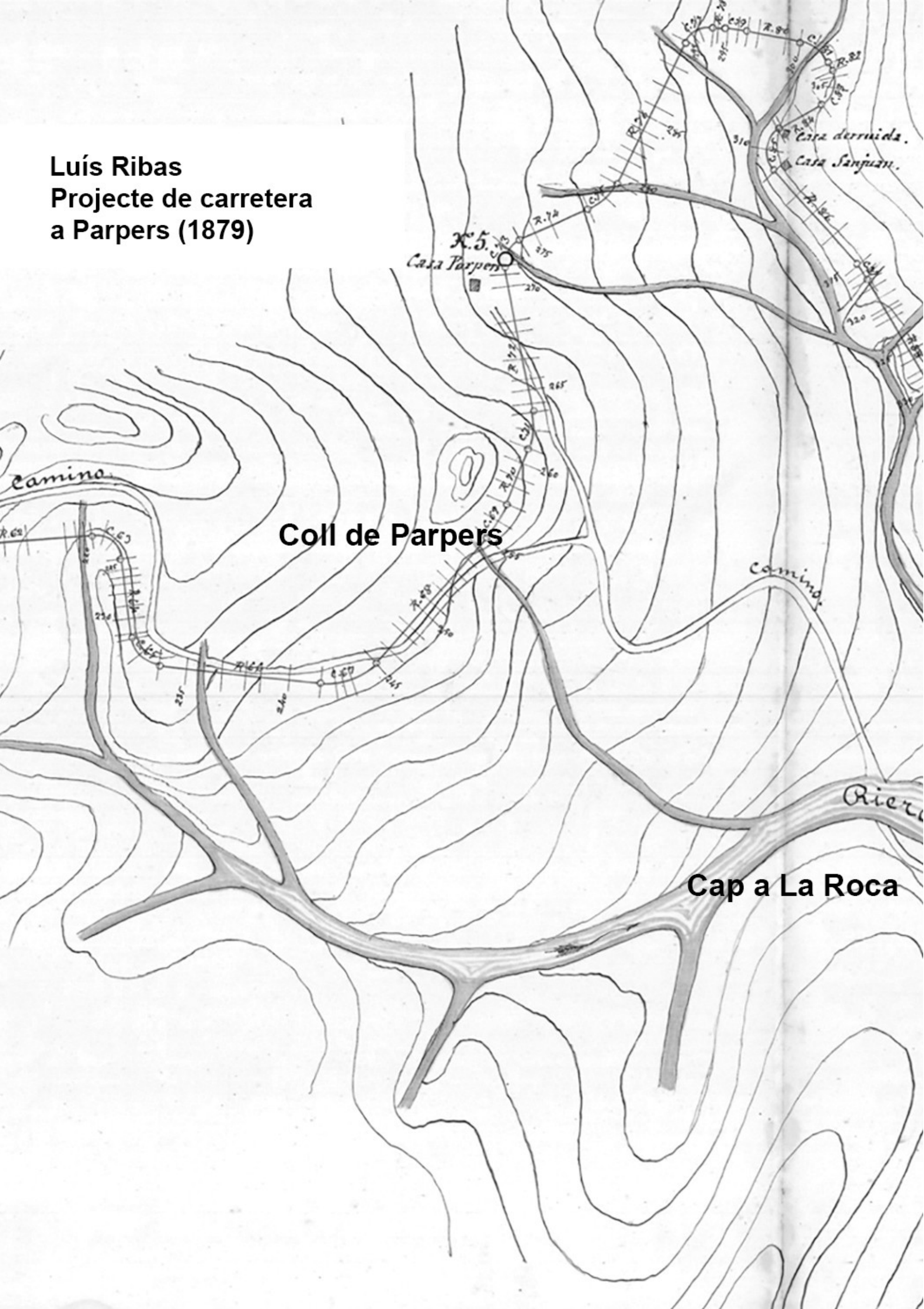
El pont de pedra d'Argentona, per superar la riera tot venint de Mataró, el promou l'any 1911 el diputat provincial de torn i el setembre de 1916 es col·loca la primera pedra. Amb tantes facilitats es va consolidar un trànsit potent en els dos sentits, i els carros i cotxes amb cavall hi passaven, i alguna companyia va establir un transport regular. Amb tant d'èxit que l'any 1928 es comencen a posar llambordes.

Hi passava gent normal i també algú que no ho era tant. A vegades treballaven per la zona lladres a l'aguait dels comerciants que després de fer bons negocis al mercat hi passen amb doblers a la butxaca. Posaven un tronc al camí i quan s'acostava un carro feien la setmanada. Hi ha notícia de diverses malifetes, i l'any 1904 els lladres de la partida del Garbat s'estan per aquells varals atropellant la gent. El mes de maig del 1921 una colla de lladres assalten un auto conduït per francesos, que es varen quedar sense diners ni joies, i no varen acabar d'entendre ben bé quina mena d'impost feudal era aquell que els cobraven de tan mala manera i amb pistola. Hi ha qui diu que a l'edat mitjana a Parpers hi havia forques on s'executaven els malfactors, per tal de servir de precís i didàctic ensenyament. I a la guerra civil de fa anys també s'hi matava gent.

Aquesta història de les carreteres de Parpers no s'acaba mai, perquè la primavera del 1995 es va inaugurar l'autovia que per mitjà de dos túnels passa sota el coll que tants esforços costava transitar als besavis dels nostres besavis. I en aquells anys feliços quan tots érem rics deien que hi volen fer passar un tren.

Pont del
camí real

Luís Ribas
Projecte de carretera
a Parpers (1879)


Luís Ribas
Projecte de carretera
a Parpers (1879)
Casa Parpers
Casa derruida
Casa Sanjuan
Camino
Coll de Parpers
Camino
Cap a La Roca

La Roca

Luís Ribas
Projecte de carretera
a Parpers (1879)

N.V.

N.M.

Castillo d

R. Mogent.

Rio

K.º 8.

Mataró.

Escala de 1 por 5000 metr

Guerres a Parpers

Lloc estratègic amb la mirada al Vallès i a la Marina, així en cada conflicte d'armes el coll de Parpers ha estat utilitzat per les forces militars. Carlins i francesos hi ha fet parada, però ara explicaré una història de gavatxos.

El període conegut com el Trienni Liberal va acabar de mala manera, amb escamots absolutistes a les muntanyes disposats a destruir els defensors dels principis constitucionals: "Los facciosos de la gavilla de Misas se hallaban ayer en Granollers y la Roca, y sus avanzadas en Parpés a hora y media de Mataró". Però la tornada a l'absolutisme només va ser possible quan l'exèrcit francès entra a Espanya. Vet aquí una acció que té com a centre Parpers.

Va ser el mes de maig de 1823, quan alguns dels cent mil fills de França, aquelles tropes que venien a tornar el poder a Ferran VII i acabar amb els liberals, es varen acostar a donar un tomb per la zona, de fet no venien tranquils, que duien armes i les feien servir. Anaven ocupant el territori sense massa entrebancs i el dia 19 les tropes del general Curial entren a Granollers: "Els habitants d'aquesta vila, un de les més francament realistes de tot Catalunya, varen rebre les tropes franceses amb unes demostracions d'alegria inexpressables. La vila va ser il·luminada de manera espotànea i els vives i les begudes els varen dur als soldats en els seus vivacs. I al llarg de tota la nit aplaudiments continuats mostraven el plaer que tenien de vuren's i d'haver estat deslliurats del jou revolucionari, que havia sobre la vila durant tant de temps i de manera tant cruel".

El general va manar establir tropes "al coll de Parpers, a mig camí de Granollers a Mataró, i hi varen acampar de 1.000 a 2.000 homes, mentre Milans encara era a Mataró". L'endemà, dia 20, els francesos "a migdia varen marxar sobre Mataró, deixant a Granollers un batalló de 100 cavalls (...). Parpers va ser evacuat quan les tropes hi varen arribar, els focs

dels bivacs encara cremaven. Quatre companyies del 26e de línia s'hi varen establir per guardar una posició tant interessant, i mantenir les comunicacions amb Granollers. A les cinc de la tarda entraven a Mataró, que Milans havia evacuat unes hores abans en direcció a Barcelona. La recepció que les tropes franceses varen rebre a Mataró va confirmar el que ja sabíem, que els habitants del litoral no estaven animats del mateix esperit que els de l'interior de Catalunya, i que no calia esperar trobar entre ells ajuda".

El dia 30 del mateix mes: "De cinc a sis-cents homes de la divisió Curial continuen ocupant Mataró. Aquest lloc està protegit per una brigada establerta a les posicions del coll de Parpers, i cobreixen les dues rutes que porten a Barcelona, l'anomenada *Marina*, i la que passa per *Trenta-Passos*. Aquesta brigada es troba connectada per La Roca amb les posicions de Granollers, on estan establertes les forces de la cinquena divisió". Moltes vegades passaran per Parpers els soldats francesos els mesos següents i un va perdre una moneda que varen trobar arqueòlegs un segle després.

Ara seguirem l'explicació dels fets per Adolphe de Bourgoing, un soldat francès que va participar en els esdeveniments: "Després de sis setmanes de marxes (...) vàrem prendre posicions al coll de Parpers, una muntanya elevada que domina el litoral del Mediterrani. Arreu l'exèrcit francès era acollit amb autèntica alegria, i fins i tot en alguns indrets aquesta alegria arribava al deliri i els que havien fet la guerra amb Napoleó estaven estorats de veure poblacions senceres precipitar-se davant els francesos, ells que, durant la guerra de la independència, eren assassinats si marxaven sols o en petits grups".

Els seus record de l'estada a Parpers semblen més aviat els d'un turista, que no els d'un militar en una acció de guerra. Explica que: "Al coll de Parpers, on una part de la divisió va fer bivac unes tres setmanes, el campament es va establir en un bosc de pins. Com per art de màgia vàrem aixecar barraques ben posades i cafès. I vàrem fer saber als pobles veïns que hi hauria música per ballar, i cada nit boniques catalanes, que venien a vendre provisions, ballaven al so de músiques catalanes i farandoles provençals. La millor de les harmonies regnava entre els habitants i nosaltres. (...) Després de tres setmanes d'estada al coll de Parpers, una part de la divisió va anar a Mataró, una de les viles més boniques del litoral de la província. Hi vàrem entrar sense resistència però enmig d'una acollida glacial".

El camí romà imaginat

La història comença un dia que uns savis curiosos troben pedres velles sota el coll de Parpers i és clar havien de ser romanes. Busques antiguitats romanes i trobes antiguitats romanes.

El senyor Josep Mª Pellicer, avi d'historiadors locals, l'any 1887 fa una acurada descripció "de un notabilisimo resto que mide más de un quilómetro (...) de la via romana que desde Ausa iba a parar a Iluro". I creu que és un vestigi romà per la tradició i un pergamí incert de l'any 878 que parla d'una 'stratam publicam' per aquells verals. Però no ho acaba de veure clar: "en el examen de tan curiosos restos se nos presentó una dificultad que en apariencia destruye cuanto la tradición y los documentos atestiguan. Las obras de albañilería no son por lo general de época romana; no sabíamos explicarnos esta contradicción, hasta que por fin dimos con la noticia 'de haberse tenido que reparar la via que asciende a Perpés, la que por su gran antiguedad estaba casi destruida'. Estas obras de reparación se remontan al siglo XVI y se efectuaron al objeto de proporcionar maderas del interior al astillero de Mataró ".

El text és interessant perquè demostra la voluntat de trobar cosa romana a qualsevol preu. El pergamí no explica res, sobre els valors de la tradició oral no cal parlar-ne, i la justificació de la reparació del segle setze és ben curiosa. Per cert, qui l'hi va dir?

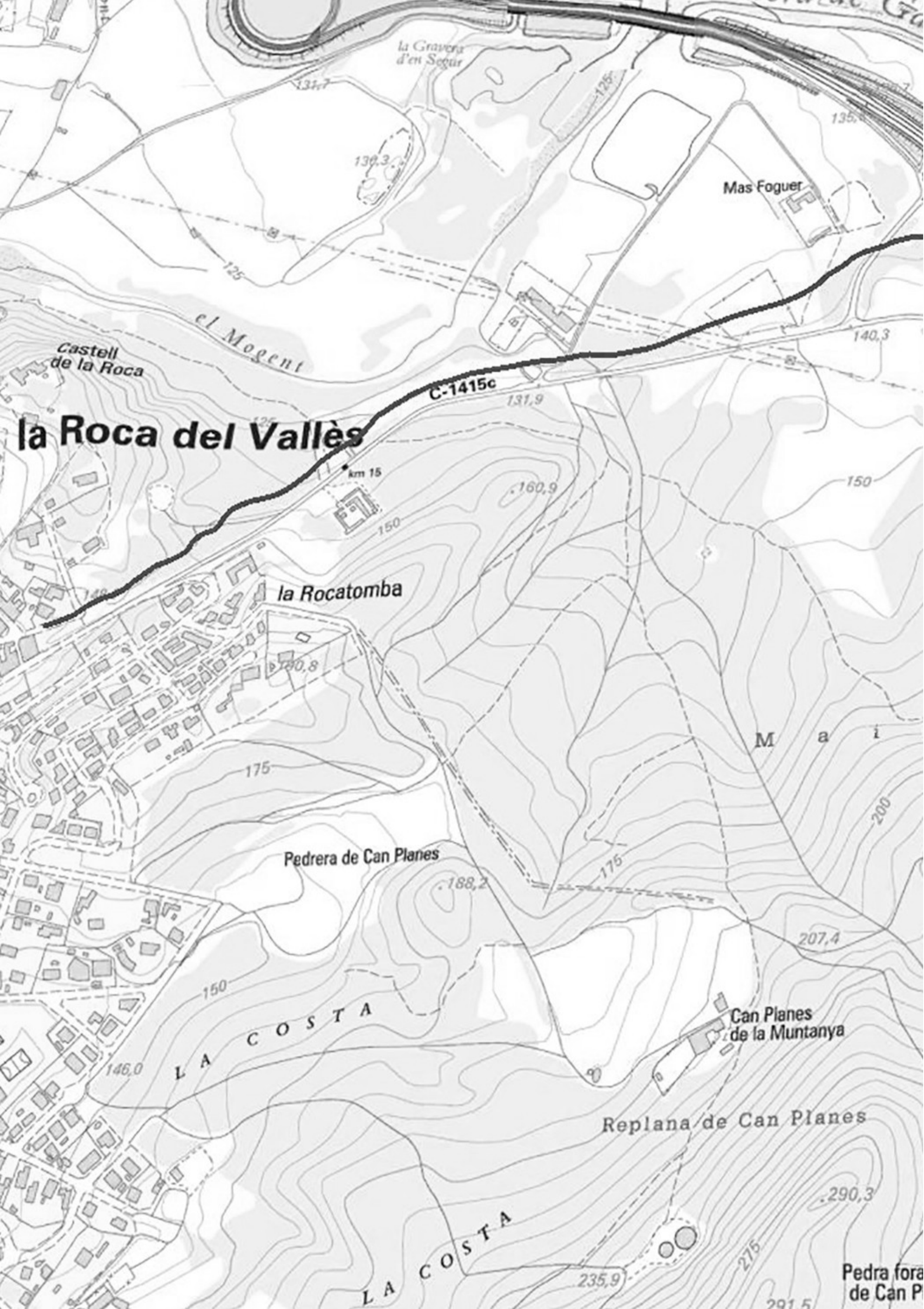
Un altre que anima el pati és el senyor Francesc Carreras Candi, personatge de gran interès cultural, que va remenar arxius i ens va deixar alguns llibres importants, que fan de bon llegir. Però no l'hi podem perdonar que l'any 1891 deixés escrit que les restes del camí real eren: "Los més importants restes que serva Argentona de la civilització de Roma". Un altre que buscava romans i els trobava.

Així va començar la cançó inacabada de la romanitat del camí de Parpers, que ha deixat un gruix considerable de paper escrit i teories

curioses. Inacabada, perquè el camí real de Parpers, que és com s’ha de dir, ja quedarà pels segles dels segles com a camí romà.

Mapa del camí real

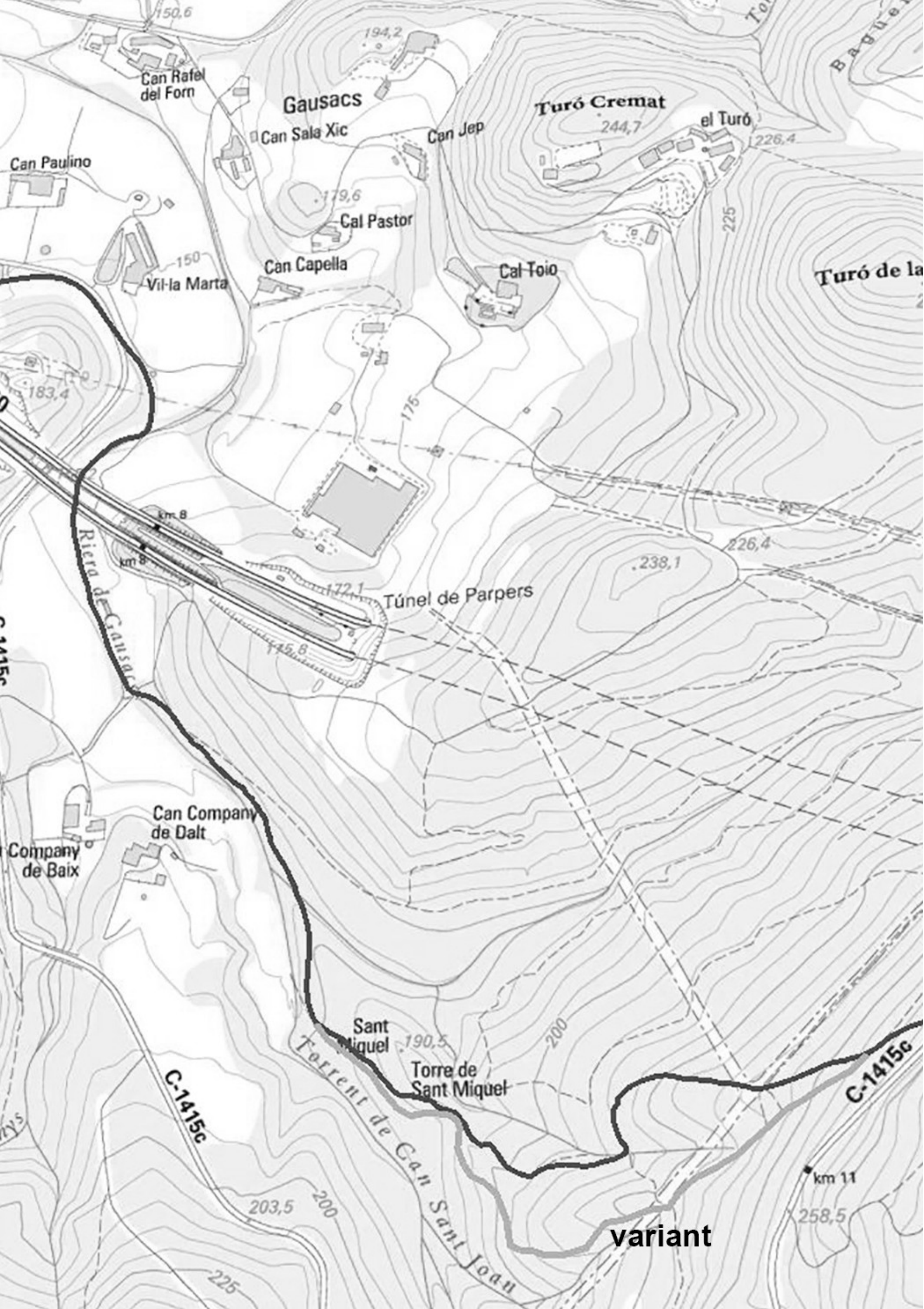
Reconstrucció del camí real de Parpers sobre cartografia de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.



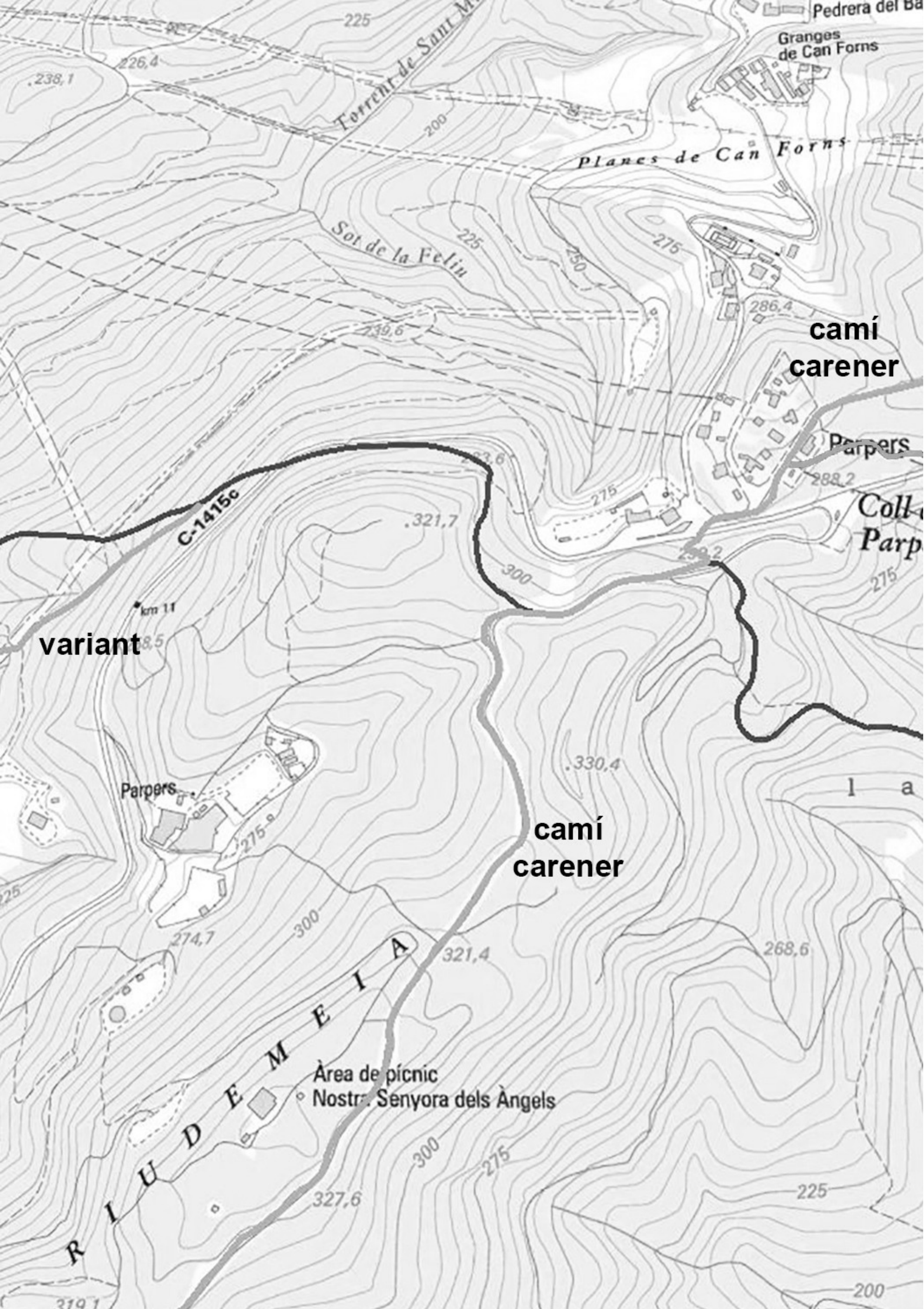
la Gravera d'en Segur
131,7
125
136,3
135
Mas Foguer
125
el Mogent
Castell de la Roca
140,3
C-1415c
131,9
la Roca del Vallès
km 15
150
160,9
150
148
la Rocatomba
180,8
M a i
175
200
Pedrera de Can Planes
188,2
175
207,4
150
L A C O S T A
Can Planes de la Muntanya
146,0
Replana de Can Planes
290,3
L A C O S T A
275
235,9
Pedra fora de Can P

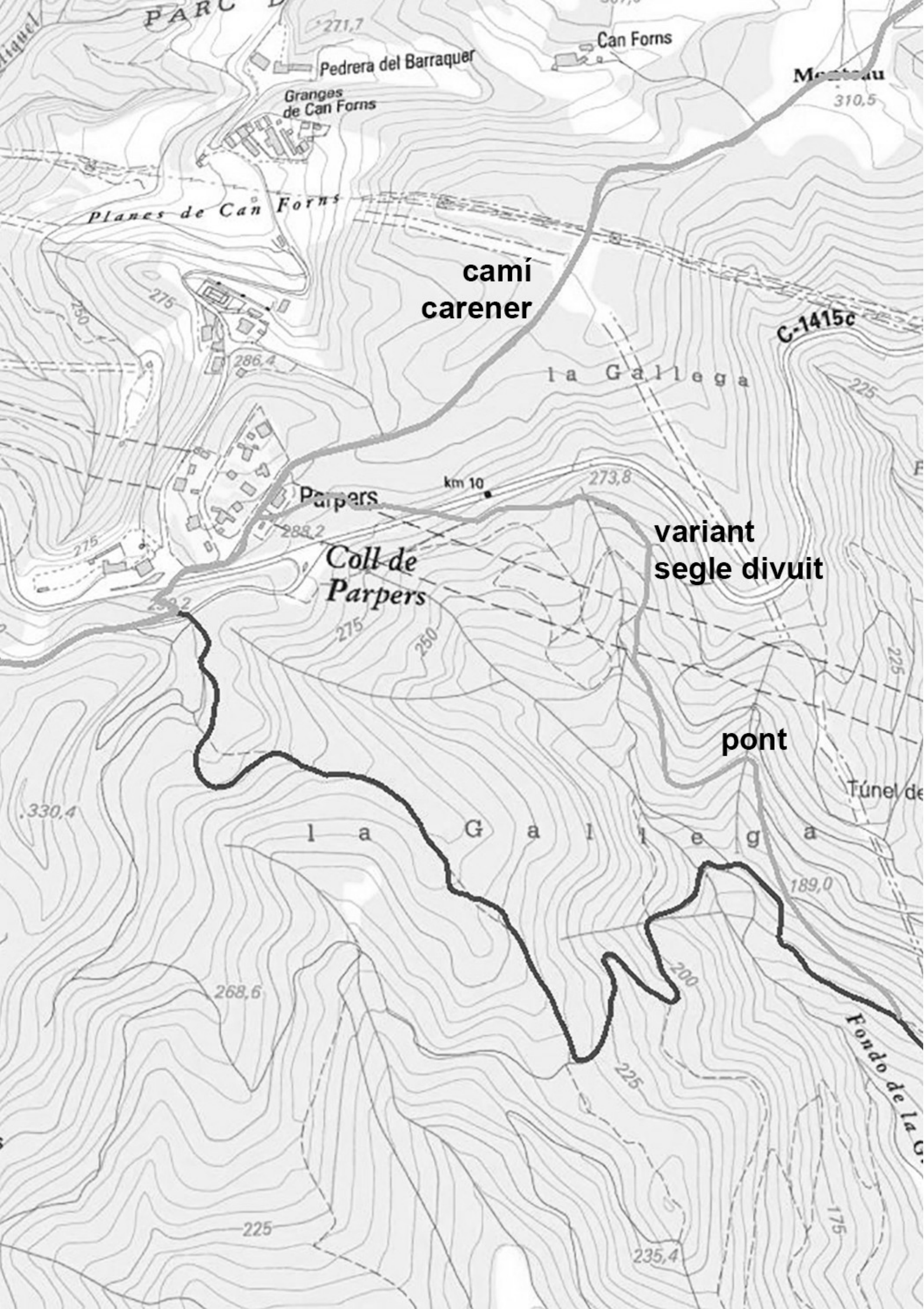


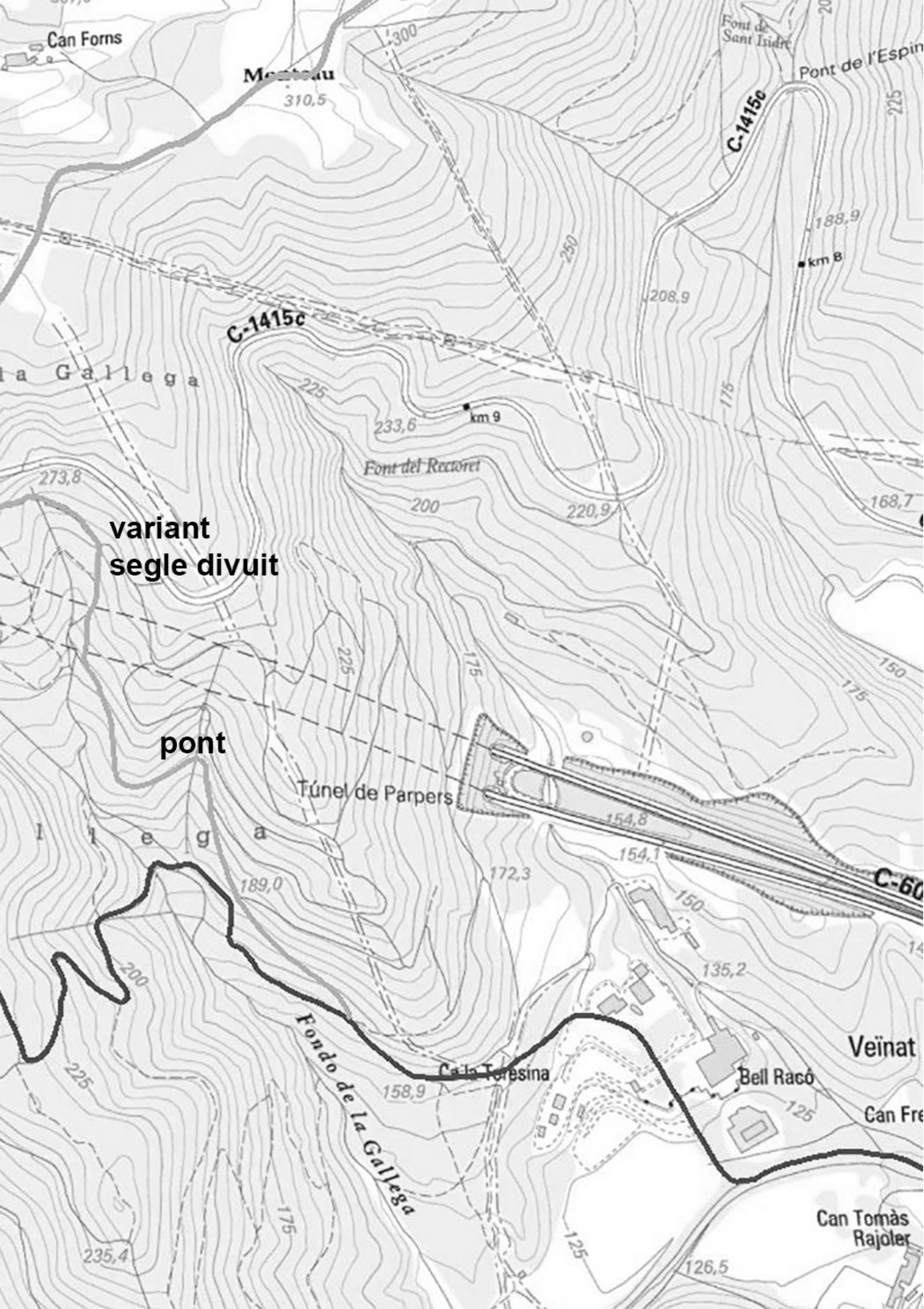
Can Claus
150
139,2
150,6
Can Rafel
del Forn
km 9
Can Pepet Ros
Can Paulino
140,3
149,7
150
Vil·la Marta
164,1
150
C-60
183,4
175
km 8
km 8
C-1415c
200
225
km 13
Can Company
de Baix
176,7
200
Pedrera
de les Planes
259,2
Pedra foradada
de Can Planes



150,6
194,2
Can Rafel del Forn
Gausacs
Turó Cremat
244,7
el Turó
226,4
Can Sala Xic
Can Jep
Can Paulino
179,6
Cal Pastor
225
150
Can Capella
Vil·la Marta
Cal Toio
Turó de la
183,4
175
km 8
km 8
Riera de Gausac
226,4
238,1
172,1
Túnel de Parpers
175,8
C-1415c
Can Company de Dalt
Company de Baix
Sant Miquel
190,5
200
Torrent de Can Sant Joan
Torre de Sant Miquel
C-1415c
C-1415c
km 11
200
203,5
258,5
variant
225


Pedrera del Ba
Granges de Can Forns
225
226,4
238,1
Torrent de Sant M
200
Planes de Can Forns
Sot de la Feliu
225
250
275
286,4
camí carener
239,6
Parpers
288,2
Coll
Parp
C-1415c
321,7
275
300
km 11
variant
330,4
l a
Parpers
275
camí carener
274,7
300
321,4
268,6
RIUDEMEIA
Àrea de pícnic
Nostra Senyora dels Àngels
300
275
225
327,6
200


PARC
271,7
Can Forns
Pedrera del Barraquer
Granges
de Can Forns
310,5
Planes de Can Forns
camí
carener
275
250
C-1415c
286,4
la Gallega
225
km 10
273,8
Parpers
288,2
variant
segle divuit
Coll de
Parpers
275
250
225
pont
330,4
Túnel de
l a G a l l e g a
189,0
200
268,6
225
Fondo de la G
175
225
235,4


Can Forns
Font de Sant Isidre
Pont de l'Espin
310,5
C-1415c
188,9
km 8
250
208,9
C-1415c
la Gallega
225
233,6
km 9
Font del Rectoret
273,8
200
220,9
168,7
variant
segle divuit
225
175
150
175
pont
Túnel de Parpers
154,8
154,1
C-60
172,3
189,0
150
135,2
200
Fondo de la Gallega
Veïnat
Bell Racó
158,9
125
Can Fre
225
175
Can Tomàs
Rajoler
235,4
125
126,5



Can Belluguins
146,3
146,3
Veïnat de Pins
km 5
Can Freginals
150
175
l'Esquei d'en Febrer
Can Pins
Rajoler
133,2
Can Blanc
Can Pot
Febrer
km 7
105,3
150
125
125
150
Can Bremona
116,2
Mina de
Can Bremona
Riera de Pins
Cal Ros
Font de
Can Matavents
128,6
99,1
Can Poi
Font de
Can Poi
km 6
168,5
125
Torrent de Can Tria
150
94,5
219,8
BV-5106
MUNTANYA DE CAN VINYALS
Casa Nova
de Can Poi
98,6
km 10
Font dels
Llevorons
181,1


Can Mas
Cal Desterrat
Riera de Clarà
92,1
Rovell d'
150
103,1
125
C-60
Riera d'Argentona
89,2
C-1415c
100
km 3
km 3
Torre de
Can Comalada
Can Carmany
Mina de
Can Carmany
83,9
les Agulles
Font de
Can Comala
89,7
km 5
C-1415c
76,2
108,7
Pont d'en
Bauxes
81,4
ROCAR
D'EN
SERRA
Grumbe
75
100
158,6
Font
Collell
Torrent del Collell
Turó de
Sant Sebastià
105,3
Sant Sebastià
Mina del
del Collell
Mina de la
105,9

Apèndix

Document 1
9 de maig del 1770
Llibre de Negocis de l'Ajuntament de Mataró
(Arxiu Comarcal del Maresme. Mataró)

Sepasse por esta pública escritura, como en la ciudad de Mataró, obispado de Barcelona, oy que contamos a nueve dias del mes de mayo del año del nacimiento de Nuestro Señor Dios Jesuchristo de mil setecientos y setenta. Parecieron personalmente antre mi el infraescrito escrivano y de los testigos baxo nombrados, Joseph Soler y Faneca arquitecto y maestro de obras de la ciudad de Barcelona, substituto del arquitecto y maestro de obras de Su Magestad (Dios le Guarde), Bartholomé Cunill y Guinart labrador de la parroquia de San Andrés de Orrius, y Jayme Cot y Parets, labrador de la parroquia de San Estevan de Parets, los dos del presente Corregimiento de esta ciudad de Mataró, de edad que han dicho ser esto es el primero de quarenta y quatro años, el segundo de quarenta y nueve y el tercero de sinquenta y dos, todos cumplidos; los quales mediante el juramento que voluntariamente han presentado en sus almas a Dios Nuestro Señor Jesuchristo y a sus Santos quatro Evangelios, como a expertos visores nombrados por los señores Don Jayme de Llança y Derrocada y Don Bruno Massot y de Portell regidores en orden primero y segundo del muy Ilustre Ayuntamiento de esta ciudad de Mataró, commissionados del mismo Ilustre Ayuntamiento, con acuerdo de quatro abril próximo passado, a instancia y pedimiento de los citados Señores Regidores commissionados, para el fin de dirigir y demostrar los parages por donde con mayor facilidad y menos daño y coste puede habrirse la carretera dende esta dicha ciudad al partido del Vallés del mismo Corregimiento, formar una descripción formal de ella y computar su coste, tanto por lo que mira a su construcción como por lo que

haze en el resarcimiento de los daños que se ocasionarán a los propietarios de las tierras por donde ha de crusar aquella todo en conformidad de lo prevenido por su Exa y Real Audiencia de este Principado de Cataluña al mencionado Ilustre Ayuntamiento con carta de treinta de marzo del corriente año, que por los dichos señores comisionados se les ha hecho presente, Declaran y hazen relación, que acompañados de dichos Señores Regidores commissionados en los dias ocho por la tarde, y nueve siguiente por la mañana con concurrencia de Thomás Bellsolá regidor decano de la villa de Cardedeu para ohirle en nombre de su ayuntamiento, e informarse del curso por donde devia transitar la abertura de la carretera dende Casa Terrés del lugar de San Estevan de la Garriga hasta la citada villa de Cardedeu, y dende aquella hasta la riera de Argentona cursandola por el camino de Ribot de Dosrius baxandola por sobre la casa nombrada Misse Prats, hasta la riera de Argentona en cumplimiento de la citada carta de su Exa Real Audiencia en que previene se oyga a los interessados, y cumpliendo dichos declarantes en su encargo, vieron y reconocieron con toda reflección el referido terreno, y con el visorio y reconocimiento que hicieron de él, advirtieron que la abertura de la referida carretera por los círculos deberían hazerse para quitarle las demasiadas bajadas y subidas tiene el terreno, haviendose de ensanchar hasta la villa de Cardedeu en veinte y sinco palmos para el libre passo de los transitantes que vayan y vengan con carros empezándose abrir en el bosque del citado Terrés del referido lugar de La Garriga hasta encontrar la carretera que passa dende la villa de Cardedeu a la de Granollers y en su seguida hasta Barcelona, qual terreno por donde devería crusar la referida carretera hasta la dicha villa de Cardedeu lo concideran de distancia de dos horas, y dende dicha villa hasta la referida villa de Argentona passando por el camino referido de Ribot, lo concideran también de distancia a los menos dos horas; y según su práctica, conocimiento y pericia que tienen cada uno en su arte, unánimes y conformes, dixeron y declararon, que la dicha abertura y construcción de la indicada nueva carretera y el resarcimiento de los daños que se ocasionarán a los propietarios de las tierras por donde deve crusar aquella por razón de tener que formarse hasta el referido Camino Real de la villa de Cardedeu a la de Granollers, ha de ser por medio de tierras de conreo de diferentes dueños de sus propiedades serán de coste, esto es los referidos daños en mil ducientas sesenta y nueve libras, y el coste de la abertura, composición, maniobras, y materiales de ellas consiste en tres mil seicientas y quinza libras con poca diferencia, que ambas partidas importan quatro mil

ochocientas ochenta y quatro libras; lo que dixeron ser assí la verdad de hecho por el juramento tienen prestado.

Document 2
9 de maig del 1770
Llibre de Negocis de l'Ajuntament de Mataró
(Arxiu Comarcal del Maresme. Mataró)

Joseph Soler i Faneca, *arquitecto* i mestre d'obres de Barcelona, de 44 anys; Bartomeu Cunill i Guinart, *labrador* de Sant Andreu d'Orrius, de 49 anys; Jaume Cot i Parets, *labrador* de Sant Esteve de Parets, de 52 anys: "como expertos o peritos visores nombrados" per l'Ajuntament i "comissionados para el fin de dirigir y demostrar los parages por donde con mayor facilidad y menos daño y coste puede habrirse la carretera desde esta dicha ciudad de Mataró al partido del Vallés. (...) Declaran y hazen relación que acompañados de dichos señores comisionados en los dias siete y ocho de este mes de mayo, con concurrencia del Dr Francisco Albanell regidor decano del ayuntamiento de la villa de Granollers y Francisco Pagés Simon procurador síndico general de la misma villa, para ohirles en nombre de su ayuntamiento e informarse por donde devía transitar la abertura de aquella, segun lo prevenido con la misma arriba citada carta, recorrieron, vieron y reconocieron toda la costa que llaman de Parapés, desde su pie, que empieza junto a la casa de la massia y heredad llamada Carreras del lugar de Argentona, subiendo a mano derecha assí a la parte de Mataró, hasta la capilla que llaman de San Miguel que es a lo último de la baxada de la misma costa del término de La Roca, assí a la parte del Vallés, hasta donde se encuentra carretera abierta. Tambien que vieron y reconocieron esta carretera desde la espressada capilla hasta la villa de Granollers y desde esta al lugar de la Garriga. Y con el visorio y reconocimiento que hicieron del indicado terreno vieron y advinieron que con facilidad y coste moderado podrá abrirse y formarse carretera para pasar con toda comodidad desde dicha ciudad de Mataró al partido del Vallés. Que la insinuada carretera ya está principiada en la referida costa por la parte de marina desde la riera de Argentona hasta encontrar con la viña de Viñals. Y este trecho solo debe ensancharse la carretera para el libre paso de los transitantes que vayan y vengan con carros. Al llegar a la viña de Viñals en el parage donde se encuentra una

encina se ha de habrir (a poco trecho del camino de herradura que por allí passa) la carretera nueva, subiéndola con suabidad a dicha viña, y pasándola desde esta a un hiermo que llaman den Vinyals. Seguidamente y con la misma suavidad ha de continuar la carretera por las viñas de Carreras y Viñals, dándole el curso por ellas sobre unas grandes piedras movedissas cerca de las cuales hay un cerezo, ha de llegar a un pequeño bosque de pinos de la espresada casa Carreras. En este sitio la carretera ha de formar un medio círculo hasta encontrar con el camino de herradura que actualmente existe. Con cuyo círculo se llegará con facilidad a lo mas alto de la explicada costa de Parapés. Desde esta altura ha de dirigirse baxando con la misma suavidad así a mano derecha encaminándola por un hiermo de la casa llamada Mayol de Parapés propia de Don Juan Bautista Palau otro de los regidores de dicha esta ciudad de Mataró, hasta la división de la heredad llamada Company de Vall del lugar de La Roca y passándola por en medio de dos enzinas que se hallan plantadas junto a un rocal que divide las tierras de dicha casa Mayol con las de la espresada heredad Company. Desde este parage ha de continuar la carretera con la propia suavidad por el terreno hiermo que se llama la brolla den Company hasta encontrar con el camino carretero que viene el Vallés y llega hasta las cercanias de la misma capilla de San Miguel que está al pie de dicha costa por la parte del Vallés. El trecho que media desde la indicada viña de Viñals donde ha de empezar la abertura de dicha carretera, hasta la insinuada capilla de San Miguel donde finirá la misma abertura la consideran de distancia una hora corta. Y segun su práctica, conocimiento y pericia que tienen cada uno en su arte unánimes y conformes dizen y declaran que la dicha abertura y construcción de la indicada nueva carretera y el resarcimiento de los cortos daños que se ocasionarán a los propietarios de las tierras por donde deve cruzar aquella seran de coste de dos mil cien libras catalanas poco mas menos. El trecho que media desde la expressada capilla de San Miguel hasta la villa de Granollers consiste en una hora de camino y la carretera que hay abierta en toda esta distancia solo necessita de ensancharse y de alguna reecomposición en algunos parages. Cuyas maniobras y resarcimiento de los daños consideran será de coste de docientas libras por mas o menos. Por la expressada villa de Granollers cruza y ha pasado siempre el Camino Real y carretera que va de la ciudad de Barcelona a la de Vique y de aquí a Puigcerdá y otras partes. El qual camino está corriente y idoneo. Y la distancia que media desde dicha villa al expresado lugar de la Garriga

consiste en una hora y media corta. Y esta han dicho ser su declaración y verdad del hecho por el juramento tienen prestado”.

Document 3
16 de juny del 1788
José Antonio Simón. Preguntas y respuestas sobre caminos del Corregimiento de Mataró
(Archivo General del Palacio Real de Madrid)

Resposta de Josep Antoni Simon al qüestionari que li envia Francisco de Zamora (1757-1812), escriptor il.lustrat i viatger que va recollir moltes dades dels seus viatges per Andalusia, Marroc i Catalunya. En aquest document hi ha informacions de diversos camins del Maresme al Vallès: el d'Arenys per Collsacreu, el d'Alella pel coll de font de Sera, el de Teià pel coll de Clau. Transcriurem les que fan referència a Mataró:

“Desde esta ciudad [Mataró] atraviesan dos caminos al Vallés el uno por un monte nombrado Miseprats, y va a parar a la villa de Cardadeu, y el otro a la villa de Granollers, por otro monte nombrado Parapés. (...) En el pedazo que atravieza el monte Parapéz hay un troso de carretera echa a perfección por orden del Supremo Consejo con Real Despacho de 27 de junio del año 1771, y quedó parada esta obra por falta de caudales, pero con motivo de acarrearse por aquella carretera las maderas de construcción para la Real Armada, los empresarios de dicho acarreo han hido abriendo la arca del troso de camino que faltava para atravesar el monte, y compuesto algunos malos pasos de restante, y se sirven de ella para dicho acarreo, y logra el público este beneficio”.

Al mateix document hi ha un annexe de sis pàgines de gran interès:

“Noticias sobre la carretera de Parapez en el Corregimiento de Mataró.

En 18 de febrero de 1769 el señor Marqués de Filingeri, Governador que fué de esta ciudad suplicó al Real y Supremo Consejo de Castilla, fundado en el Artículo 5º de sus Ynstrucciones Secretas, el que se le permitiese abrir carretera de comunicación desde esta ciudad al Vallés, cuya súplica se sirvió su Alteza, con Decreto de 26 de enero de 1770, pasarla a la Real Audiencia

de este Principado, paraque tomando las noticias conducentes formalisase ynstructivamente aquél recurso y lo devolviese a dicha superioridad con su informe para la determinación. Acudió igualmnte el Ayuntamiento de esta ciudad [Mataró] exponiendo la felicidad lograrían así los vecinos de Mataró como los del Vallés por su mayor comercio si se conseguía el dezeado fin de abrirse la dicha comunicación, y lo útil al Real Servicio para la construcción de embarcaciones, transporte de cáñamos y maderas del Corte Real.

Convocó el Ayuntamiento de Mataró, los ayuntamientos de las villas de Granollers y Cardadeu, se eligieron expertos de orden de S.E. y Real Audiencia dirigida al dicho ayuntamiento de Mataró con fecha de 30 de marzo del mismo año, porque se hiciese averiguación por donde era mas útil y ahorrativo habrirse dicha carretera, si por el monte Parapés, dirigiendola a la villa de Granollers, o si por la subida de Miseprats, siguiendo hasta la villa de Cardadeu, cuyos expertos qe fueron Josef Soler y Faneca, arquitecto y substituto de maestro de obras de S.M., Bartholomé Cunill y Guinart, labrador de la parroquia de Orrius, y Jayme Cot, labrador de Parets, hicieron sus relaciones ante los mismos, las que dirigió el de esta ciudad con fecha de 18 de julio del mismo año, a dicha Real Audiencia, y con Real Despacho del Supremo Consejo de 27 de junio del año 1771 mandó su Alteza se hiciese la expresada carretera por el monte de Parapez, y no por la subida de Miseprats, concediendo licencia al dicho ayuntamiento de esta ciudad para poder gastar 623 libras 15 sueldos 5 dineros, que tenía el mismo común en depósito sobrantes de la carretera desde esta ciudad a la capital de Barcelona y que por demás acordaría mandando que desde luego se diese principio a la obra con aquél caudal.

Conseguido el citado Real Despacho empezó el señor Marqués Filingeri a principiar aquella obra cerca del lugar de La Roca por no poder emprender lo basto de la montaña de Parapés con aquél corto caudal de 623 libras 15 sueldos 5 dineros, hasta que se librase mayor partida. Acudió para ello en 26 noviembre del año 1771 al Real Consejo suplicando a su Alteza de que caudal se habría de continuar aquella obra exponiendo asimismo, que sería mucho mayor la suma de lo que los expertos havían considerado no pudiendo apunto fixo anotarla, concluyendo que tuviese a bien el Consejo permitir un reparto entre este Corregimiento de Mataró y el de Vich. A cuya súplica y a otra que renobó en 21 de noviembre del año 1772, se sirvió aquella superioridad mandar con Real Despacho de 3 de junio 1775 que solo devía contribuhir a esta obra el Corregimiento de Mataró y que se hiciese un Reparto entre los pueblos del mismo de 11.377 que libras

para la continuación de la referida obra, y que executado se remitiese al Consejo para su aprobación. En efecto en 26 de julio del mismo año Don Francisco Xavier de Chaves y Córdova, alcalde mayor de Mataró y Corregidor interino, que se hallava, por muerte del Marqués de Filingeri, pasó por mano del cavallero regente a la Real Audiencia de Cataluña el Reparto mencionado para dirigirlo al Supremo Consejo, el qual se sirvió su Alteza aprovar con Real Despacho de cinco de febrero 1776, mandando proceder a el cobro de las cantidades repartidas, haciendo dicha suma se puciese en persona de toda satisfacción, paraque con los libramentos necesarios, se fuera entregando a los acentistas en quienes se remataron las obras de dicha carretera y concluhida lo participase a dicha superioridad, dando cuenta yndividual de lo cobrado y de su inverción, además de las 623 libras 15 sueldos 5 dineros en que se dió principio a la obra.

En el ingreso del govierno del actual Governador Baron de St.Amant, se le entregó por el Ayuntamiento de Mataró el citado Real Despacho, requeriéndole llevase a efecto lo que en el se mandava, puso en execución el repartimiento, nombró recaudador con las seguridades prevenidas, confió la obra al mismo director que tenía nombrado su antecesor el Marqués Filingeri, que fué Felix Puig y Riera, arquitecto y maestro de obras de la ciudad. El reparto se hizo contando un tanto por libra sobre el Real y Personal Catastro, no se excluyó ninguno de el, lo pretendieron los clérigos, por sus bienes, representó dicho Señor Baron de Sn.Amant al Ylustrísimo Obispo de la Diócesis exponiendole que en el reparto de la carretera desde esta ciudad a Barcelona havían contribuido los clérigos por sus bienes como los demás vecinos, con fecha de 13 de octubre 1777 expidió su Ylustrísima letras dando contribuhir las personas eclesiásticas por sus bienes, dando comición para ello al Reverendo Doctor Don Damian Sumalla, cura párroco de esta ciudad.

Echa parte de cobranza y antes de emprehender la obra llamo dicho governador de St. Amant a los acentistas a quienes fue rematada, se hizo cargo de su contrata y reparó haver quedado a su favor el aciento con dos pujas o seisenas que se hicieron, conque demuestra la pureza con que procedió dicho señor marqués Filingeri al remate de aquella obra.

Se emprehendió su construcción y se hallan en la actualidad construhidos mas de dos tercios de la subida de la montaña, pues no falta mas que el trecho de un tiro de fusil, a corta diferencia, para llegar a su sima, que concluhido este podría ya acarrearse por ella, como ahora se ve

verificado con lo que han avierto los acentistas del acarreo de maderas de constrcción para la Real Armada.

El trecho construhido es en el modo lo expresa la contrata, y bajo aquellas condiciones, y por medida de varas se fué satisfaciendo a dichos acentistas.

De las 11.377 libras quedaron cobrados 113.709 reales y 20 dineros y se satisfizo con los libramientos correspondientes para la mencionada obra la de 113.316 reales y 14 dineros, faltando a cobrar de aquella suma 393 reales y 6 dineros de los calculados de los pueblos de Villasar, Tiana y Llevaneras.

Alcansan los acentistas por lo mas trabajado que han pagado en la obra la cantidad de 1353 libras 2 sueldos 8 dineros, y no cesando sus justos clamores para el pago, dirigió el Excelentísimo governador su súplica al Consejo, sobre lo que está en la actualidad entendiendo el excelentísimo señor Conde de Floridablanca. De cuyo particular tiene diferentes informes dados dicho cavallero Governador por mano del cavallero Intendente de este exto y Principado.

Nota:Por orden del Excelentísimo Señor Conde de Floridablanca quedan satisfechos de todo el alcanse los asentistas, haviéndose pagado de sobrantes de los pueblos".

Fonts documentals

Arxius

Arxiu Comarcal del Vallès. Granollers.
Bibliografia comarcal diversa.

Arxiu Comarcal del Maresme. Mataró.
Reial Despatx del Consell de Castella 3 de juny del 1775 (lligall 68/06).
Llibre de Negocis 9, maig, 1770. Llibres d'acords.

Arxiu Històric de La Roca del Vallès.
Plànols diversos.

Archivo General del Palacio Real. Madrid.
Preguntas y respuestas sobre caminos del Corregimiento de Mataró de l'any 1788, carta del mataroní José Antonio Simón a Francisco Zamora .

Arxiu Nacional de Catalunya. Sant Cugat del Vallès.
Fons de la Prefectura Provincial de Carreteres a Barcelona del Ministeri d'Obres Públiques (Anc1-691).

Arxiu de la Diputació de Barcelona. Barcelona.
Expedient construcció de la carretera de Granollers a Mataró (1834-1845).

Instituto Geográfico Nacional.
Sistema de Información Documental de la División Administrativa de España (SID-DAE)

Institut Cartogràfic de Catalunya. Barcelona.
Mapes diversos. Ortofotos dels vols dels anys 1946 i 1956.

Museu-Arxiu de Santa Maria. Mataró.
Mapa del projecte de reforma de camí de Parpers, c.1770.

Ministerio de Economía y Hacienda. Dirección General del Catastro. Madrid
Informació del cadastre oficial.

Premsa

El Universal (14/8/1822). Journal des Débats (9/6/1823).

Bibliografia

Francesc Carreras Candi. *Lo castell de la Roca* (1895).

Jaume Font. *La formació històrica de la xarxa de carreteres a Catalunya (1761-1935)* (1993).

Jaume Dantí i Riu. *Aproximació al Vallès del segle XVIII*. Lauro.

Joaquim Llovet. *La comunicació per carretera de Mataró al Vallès. Els treballs de 1769-1776*. Fulls del Museu Arxiu de Santa Maria, 1995.

Carles Martínez Quiroga. *Sobre la romanitat del camí antic de Parpers a Argentona (Maresme)*. Fonts, 2008.

Antoni Martí i Coll. *Informació sobre l'arquitecte Miquel Garriga i Roca* (...). Fulls del Museu Arxiu de Santa Maria, 1992.

Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del principado de Cataluña. Barcelona, 1814.

Itinerario de la mayor parte de los caminos y veredas de las cuatro provincias de Barcelona, Tarragona, Lérida y Gerona. Barcelona, 1838.

Isaac Moreno Gallo. *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Traianvs, 2006.

Adolphe de Bourgoing. *L'Espagne: Souvenirs de 1823 et de 1833*. Paris, 1834.

Cels Gomis. *Encontorns de Dosrius*. Butlletí de l'Associació d'Excursions Catalana. Any 1883.

Marquis de Marcillac. *Histoire de la guerre d'Espagne en 1823; campagne de Catalogne* (Paris, 1824).

Tomas Bertran i Soler. *Itinerario descriptivo de Cataluña* (Barcelona, 1847).